Pubblicata dall'Ass. di M. S. e Miglior. fra i Conduttori di Locomotive delle F. I.

VENT'ANNI

DI

VITA FERROVIARIA

(Storia dell'organizzazione dei Macchinisti e Fuochisti italiani)

Opera postuma

di

CESARE POZZO

(con ritratto e biografia dell'autore)

MILANO

TIPOGRAFIA ADOLFO KOSCHITZ & C.

1899

Pubblicata dall'Ass. di M. S. e Miglior. fra i Conduttori di Locomotive delle F. I.

VENT'ANNI

DI

VITA FERROVIARIA

(Storia dell'organizzazione dei Macchinisti e Fuochisti italiani)

Opera postuma

di

CESARE POZZO

(con ritratto e biografia dell'autore)

MILANO

TIPOGRAFIA ADOLFO KOSCHITZ & C.

1899

AVVERTENZA

Il presente volume porta ancora il titolo di « **Vent' anni di vita ferroviaria** » *datogli dal defunto autore,* **CESARE POZZO,** *poichè doveva, a seconda dei suoi intendimenti, uscire stampato il 1.º Maggio 1897, e cioè nel ventesimo anno di fondazione della* « SOCIETÀ FRA I CONDUTTORI DI LOCOMOTIVE DELLE FERROVIE ITALIANE ». *Protratta tale solennizzazione ad un anno dopo, per farla coincidere con quella inaugurale della* « CASA DEI FERROVIERI », *vennero ambedue i festeggiamenti, resi frustranei, anzi impossibilitati, pei noti fatti del maggio s. a. La morte incontrata volontariamente dall'Autore, in un momento di sconforto e di abbandono, ed i particolari degli altri luttuosi avvenimenti, sono ancora di data recente per non essere impressi nella memoria dei nostri lettori. — Spiegabilissimo si presenta quindi alla loro mente il perchè della ritardata pubblicazione, alla quale sarebbe forse stato desiderabile compimento*

l'aggiungere un ultimo capitolo, intorno ai fatti dell'organizzazione ferroviaria, dal maggio 1898 ad oggi. Però, questo venne omesso con deliberato proposito, sia perchè troppa passione vibra ancora negl' animi per poter reggere con serena imparzialità lo stilo della storia, sia perchè la « Società dei Conduttori di Locomotive » *intende di farne oggetto di un opuscolo appositamente dettato. Si è però avuto cura di sussidiare quà e là, i brani del testo ed a seconda del bisogno, con opportune annotazioni, dimodochè gli avvenimenti accaduti dopo la morte dell'Autore traspaiono in esse in modo evidentissimo.*

L'OPERA E L'UOMO

— « *Tu ne scriverai la prefazione ; ma bada, dovrà essere tale da rivelare intorno allo scopo del libro il mio schietto pensiero.* »

Così mi diceva, **Cesare Pozzo,** *mentre sfogliava il manoscritto di questa Storia, frutto di un lungo, indefesso lavoro, esplicato mercè l' esperienza di tanta vita vissuta. E contemplandone la mole con intimo soddisfacimento :*

— « *Quanti documenti, quante ricerche pazienti, affannose...., ma sono esausto sai: la malattia progredisce e la mia testa diventa sempre più debole. I medici esigono l' assoluto riposo. Eh sì ! Come obbedire alle loro ingiunzioni, quando si ha un demone nel petto che spinge ad operare, quando si è posseduti dal tormento di un' idea ? — Te ne dò parola, finiti questi — e batteva col palmo della mano sui fascicoli chiusi — accorderò una tregua al mio cervello. Fra qualche anno avrò pensato ai figli, e sarà possibile il mio collocamento in pensione. Oh ! allora potrete positivamente contare sul vostro Pozzo ; lo utilizzerete a vostro talento, sarà cosa vostra, gregario, araldo, capitano, a seconda dei casi e del bisogno.* »

I suoi occhi sfavillavano di ardente desiderio e la sua grand' anima vibrava di fede e d' entusiasmo. La

fibra indomita si riattaccava alla vita con una sola speranza, con un solo voto assiomatico: Essere finalmente libero, spoglio di ogni altra cura, per dedicarsi esclusivamente ai postulati della propria classe.

Il male — il male tenace che l'opprimeva — lo richiamava tosto alla cruda realtà, allo sconforto:

— « Purchè non me ne vada prima, o morto, o inebetito! »

Ed abbozzava un magro sorriso, nella visione tetra, ma divinatrice, di una fine prematura. Poi nello strazio indefinibile del dubbio, stretto fra l'una e l'altra ipotesi, soggiungeva:

— « Meglio sempre la morte del corpo, che quella dell'intelletto! »

I suoi occhi avevano un umidore di pianto.

— « Fa freddo eh? »

Guardava dai cristalli, fuori nella via, i passanti frettolosi, sotto la raffica invernale.

O sì! Era proprio algida e triste, quella scialba giornata del gennaio 1898, in cui ti vidi per l'ultima volta, povero amico!

— « Sai, i maligni osserveranno che nella storia ho ricordato troppo me stesso. Pozzo, pro domo sua! *Ma tu dimostrerai loro che non l'ho fatto apposta. »*

Gli risposi:

— « E come fare diversamente; non sei forse in gran parte la storia vivente della tua Associazione? »

Non sciorinai una frase d'effetto e tanto meno adulatoria.

***

Se mai l'onestà e la purezza dell'intenzione valse a rendere un'opera maggiormente pregiata, è questa la volta in cui bisogna affermarlo.

Assurgente ad un compito altamente morale, balza dalle pagine tracciate da Cesare Pozzo, viva, efficace, la storia di una lunga e rude battaglia, data e vinta contro l'apatia, lo scetticismo, la pusillanimità, il malvolere dei più, in nome ed a profitto di un grande ideale d'amore e di rigenerazione. Stile semplice e piano, quale si conviene a modesto lavoratore; integrità di coscienza ed imparzialità nei giudizi; logica ingenua e punto sottilizzatrice, e sopratutto fede, fede, e poi fede, nella missione civile delle falangi lavoratrici; ecco le doti precipue di questo buon libro.

Gli avvenimenti più noti s'intrecciano coi particolari sconosciuti, le linee grandi, sintetiche, delle diverse fasi si amalgamano coi fugaci episodi del momento; pochi commenti sensati rompono, la monotonia, quà e là, ammaestrando.

Ma chi domina sovranamente in esso, è il documento, poichè vi segna in modo inconfutabile i suoi profondi solchi. Prova e persuade. Sono accenni fugaci, annotazioni brevi, che pure danno sprazzi di intensa luce; sono frasi di uomini illustri, ordini del giorno, *votati da assemblee frementi; sono articoli di giornali, lettere, e manifesti, e proclami. Da ognuna di queste prove, prorompe baldo l'aforisma, svelante la forza della solidarietà, il potere dell'organizzazione, l'avvenire trionfale del proletariato cosciente.*

Rendere la vista ai ciechi, far toccare con mano agli increduli, agli uomini di poca fede, ecco lo scopo.

Sfilano animosi i primi manipoli. L'aurora della organizzazione è vicina. Nel chiarore antelucano, non ancora appare il simbolo intorno a cui raccogliersi; ma dall'utopia già spunta la verità. I primi passi sono incerti, non si osa irrompere contro la stretta cerchia della tradizione. Le sue scolte: l'atavismo, la consuetudine, la religione, l'ignoranza, vigilano immote

sulla rocca padronale. Ma l' idea rischiara le menti; a poco, a poco, i manipoli diventano coorti, le coorti esercito sterminato, e con immenso fragore si eleva nello spazio la gran voce dei coscienti. Non più dubbio, lo sforzo è coronato dal successo. Dovunque è lotta generosa, della luce contro le tenebre, del progresso contro il passato, della libertà contro la reazione, sono e combattono i ferrovieri. Ogni trionfo è un passo verso la meta. Nella massa amorfa dei loro compagni, i pionieri della Macchinisti e Fuochisti, hanno plasmato dei cittadini, data un' anima agli inerti, infiltrato nel lavoratore la coscienza di sè stesso; uomo vivente sulla terra con doveri sì, ma puranco con diritti. E lo storiografo li ricorda, ora martiri, ora trionfatori; quì sfolgoranti di ribellione, oratori, organizzatori, propagandisti; là perseguitati, derisi, relegati o coatti nei Depositi della bassa Italia, morenti nello squallore della maremma.

Sobrio nella lode verso i migliori, equanime con tutti, misurato nel biasimo contro i transfughi di cui sa dimenticare generosamente le colpe, tutto egli pone in luce nel succedersi degli avvenimenti. E voi pure, baiardi della libertà di pensiero, amici nostri non dell' ultima ora, voi, Turati, Romussi, Maffi, Federici, Lazzari, voi reclusi del regno italico, voi pure passate fra la riverenza e l' affetto, nel caleidoscopio radioso di questa storia ferroviaria.

Tempra di socialista, non è però l' ammirazione dell' individuo, quella che maggiormente lo assorbe. La sua attenzione ben più si rivolge alla glorificazione della collettività. Così l'analisi minuziosa, accurata, viene via via seguendo il progredire del tempo: prima la sola mutualità, poi la resistenza, poi l'idea sociale. E di conserva: prima le associazioni divise, coi presidenti onorari, poscia l' unione, poscia l' emancipazione da ogni

forza suggestiva estranea alla classe, col motto superbo ma pur necessario: Il ferroviere sa fare da sè!

È in tal modo che l'Autore, assurgendo dall'analisi alla sintesi, arriva infine al fatidico grido di Carlo Marx.

***

— « Sai, i maligni penseranno che ho ricordato troppo me stesso. »

Povero morto, diremo di te succintamente, ed i maligni si persuaderanno come l'opera tua e quella dell'organizzazione dei Macchinisti e Fuochisti, non si possano scindere fra loro.

Nacque, Cesare Pozzo, a Serravalle-Scrivia, il dì 1º gennaio 1853. Fanciullo appena, dovettero, il padre Giovanni e la madre Mazza Margherita, preoccuparsi seriamente della sua indole vivace ed indomabile. Ingegno svegliato, mal frenava il giogo del maestro, amava i libri, ma detestava l'immobilità per ore ed ore nei banchi, e sopratutto lo indignava la ferula. E quando la primavera, coll'incanto della natura risvegliata, e l'estate, e l'autunno, coi doni della terra feconda, rendevano ancor più grave — nell'irresistibile confronto — il tedio della scuola, il nostro piccolo ribelle fuggiva per la campagna o su pei monti, battendo i sentieri più arrischiati, protendendo lo sguardo nello spazio, ora invidioso del volo rapido degli uccelli in un precoce bisogno di libertà, ora soggiogato dalla terra virente, rapito dal linguaggio sconosciuto od arcano dei boschi, dei torrenti, del verde sconfinato.

In famiglia ne erano desolati.

Un buon prete, di sentimenti liberali — certo professor Tagliaferri — si mise della partita. Aveva rimarcata la rara intelligenza dello sbarazzino, ormai diventato adolescente, e voleva trarne buon frutto. Ma

nemmeno costui potè domarlo. Un brutto giorno, il padre, — uomo che aveva speso buona parte della vita per l'indipendenza della patria, severo quanto mai — lo fornì di un' intemerata indimenticabile e gli additò l' uscio di strada.

Aveva allora 16 anni. In casa c' era la mamma — tanto amata, attraverso e malgrado le fanciullesche sbadataggini, — fuori, l'ignoto. Lo sgomento l'assalse, si sentì tremare in ogni più recondita latebra, pure un malinteso orgoglio gl' impedì di piegarsi. Gli pareva che abbracciare il padre, come gli suggeriva il cuore, implorandone il perdono, potesse essere interpretato quale atto di debolezza e di viltà. « Frangar non flectar. » *Egli applicava propriamente, il latino del prete-professore! Si giudicava non degenere e della stessa razza del padre, e come questo non aveva ceduto sui campi di battaglia, sentiva che egli pure non avrebbe indietreggiato, dinanzi alle aspre vicissitudini che in quell' ora solenne gli balenavano al pensiero. Colla morte nell' anima, ma senza battere ciglio, ma con passo fermo, varcò la soglia.*

Peregrinò in cerca di lavoro, soffrendo non di rado la fame, ma ritemprandosi nell' avversità, e ciò che non potè l' inflessibile volere paterno, lo impose la persuasiva ragione del dovere sociale.

Furono gli scritti di Giuseppe Mazzini, i taumaturgici segni che operarono il miracolo. Dimorando a Genova, nella venerazione tributata a questo apostolo immortale della libertà, trovò lo stimolo a ben conoscerlo. Il Maestro lo affascinò. Da lui ebbe la luce dell' anima, prima brancolante nel buio, da lui trasse la sete di giustizia, da lui apprese lo spirito di sacrificio. Al grande genovese fu dunque debitore di quel cambiamento morale che gli valse poscia la stima e l' affetto di quanti lo conobbero.

Con un' applicazione indefessa, risparmiando sulle ore di riposo, ricuperò ben tosto il tempo perduto nella caccia ai nidi e nelle scorribande sfrenate su per la montagna. La sua cultura non era superlativamente estesa ed appariva frutto di studi non del tutto completi; ma, quanti tronfii avanzi dell' università, quanti pettoruti laureati, a questo mondo, avrebbero potuto invidiarlo!

Mente progressiva abbandonò in seguito il dogmatismo mazziniano, e Bakounine lo trovò — al tempo dell' internazionale — tra i suoi più ardenti seguaci.

***

Fu nell'anno 1874 che Cesare Pozzo prese servizio nelle ferrovie. A Genova, coadiuvato da certo Bongiovanni — tutt'ora impiegato nel Deposito locomotive di Voghera — aveva intrapresa la pubblicazione di un giornaletto « L'Operaio ferroviario ». *Il titolo chiudeva in sè un programma di emancipazione, ma il tentativo fallì, sia per mancanza di fondi, sia per l'apatia degli interessati. Traslocato in Udine, e viaggiando sulla linea fino al confine di Cormons, viene un bel giorno arrestato dall' autorità austriaca. Ferveva allora la propaganda irredentista, fremevano il Trentino e la Venezia-Giulia, e la sospettosa polizia dell'impero, vigilava cogli occhi d' Argo. Accusato di aver introdotto nello Stato, manifesti e giornali, nulla si potè accertare a suo carico, tanto che lo si dovette in breve rilasciare.*

Da Udine — se le nostre informazioni non sono errate — si recò, per la prima volta, quale rappresentante, all'Assemblea della « SOCIETÀ FRA MACCHINISTI E FUOCHISTI » *tenutasi in Milano.*

Scrittore ora d'arte, ora di politica, si distinse in quei

tempi per una grande sincerità e freschezza d'impressione. Scoppiato nel 1884 lo sciopero dei contadini nel Mantovano, tanto disse e tanto operò, che l'autorità politica gravemente impressionata, lo fece destinare a Cremona. Quivi ristette fino all'epoca delle Convenzioni ferroviarie. Assegnato alla Mediterranea, passò a Pavia, e dopo un'anno potè finalmente conseguire la residenza di Milano, dove l'attraeva l'amore del nuovo e lo spirito ardente di combattività e d'iniziativa.

Nella metropoli lombarda, la più educata politicamente fra le città italiane, dove i partiti hanno scopi prefissi e si svolgono con intendimenti moderni e civili, acquistò ben presto larga stima e considerazione.

Eletto presidente della « SOCIETÀ DI MUTUO SOCCORSO E MIGLIORAMENTO TRA I MACCHINISTI E FUOCHISTI DELLE FERROVIE ITALIANE », *ben si può dire — come si è affermato dianzi — che la sua storia corre da questo punto, di pari passo con quella della potente Associazione.*

Lavoratore indefesso, tenace, propugnatore incorruttibile del diritto, in nome del personale ferroviario, apostolo audace di chiare dottrine, imprime nuova vita, reca nuovo impulso, all'incipiente organizzazione. — « La sua condotta, resasi incompatibile coll'ordinato andamento del servizio » *— così scrivevano i suoi superiori gerarchici — lo fece balzare nel minuscolo deposito di Moretta (Piemonte). A Milano, un'assemblea della Società, in memoria delle molte benemerenze, gli decreta una pergamena ed una medaglia d'oro. Cesare Pozzo sa che i fondi necessari sono stati prelevati da quelli del Sodalizio. Egli si rifiuta energicamente di prestarsi a simile spogliazione, e solamente cede, quando i donatori colle personali contribuzioni reintegrano la somma spesa.*

Da Moretta venne mandato a Siena. Quivi rivolse.

— durante le elezioni politiche del 1891 — un vibrato manifesto ai ferrovieri, combattendo fieramente il trasformista Barazzuoli. Dopo aver spiegato l' influenza di costui nel famigerato affare delle Convenzioni ferroviarie, dopo avere dimostrato il danno gravissimo toccato al Paese, affermava essere « antipatriottica *» una tale candidatura.*

Ne nacque una causa di diffamazione. Difendevano il Pozzo, gli avvocati Severi, Pansini, Federici e Fortis. allora democratico e non ancora immemore di Villa Ruffi. Fra i testi d'accusa si contavano l'Ing. Comm. Lampugnani, l' ex ministro Genala, l' on. Lucchini; fra quelli a difesa: Cavallotti, Maffi, Pantano, Socci, Bertelli, Giannelli, Minuti, Mantovani, ecc. Ma all'ultimo momento la querela venne ritirata.

Fu a Siena, che il Pozzo abbracciò definitivamente la fede socialista, o per essere più precisi, le teorie collettiviste di Carlo Marx.

***

Traslocato dopo qualche tempo a Livorno, eccolo dedicato ad un lavoro così indefesso e febbrile da suscitare le più serie apprensioni fra i suoi cari. Appena abbandonato il servizio, correva a casa per rinchiudersi nel suo studiolo. Sulla macchina, per la via, al ristorante, durante la colazione ed il pranzo, la sua mente era assorbita continuamente da calcoli, da problemi filosofici o sociali, da assiomi infiniti. Prendeva appunti, tracciava abbozzi schematici; di mattina verso le 5, verso le 4, era già alla scrivania, e qualche volta consumava l'intera notte intorno ad uno scritto, ad una statistica importante. Per quanto dotato di una ferrea costituzione, lo sforzo era sovrumano. Volontà inflessibile, tiranneggiava sé stesso. Come a sedici anni, il suo motto

era sempre uguale « Frangar non flectar. » *La carriera del macchinista non gli permetteva la vita contemplativa ed intellettuale. Per gareggiare coi più colti rubava le ore preziose al sonno, allo stesso nutrimento, in una sfida pazza contro i diritti di natura.*

Oh! questa prese le sue vendette, terribilmente. L'esaurimento nervoso fu il primo avvertimento, poi venne la paralisi progressiva ai lobi del cervello. Per consiglio del medico — il dott. Rocca — più che sanitario, amico intimo di famiglia, si recò una prima volta a Chiusaforte. Sopratutto la quiete, il riposo, raccomandava incessantemente il buon dottore. Tornò in apparenza guarito, coll'aspetto florido, la mente lucida e serena.

Il ritratto posto in principio di questo libro, è tolto da una fotografia d'allora. Tornò, e ricominciò la vita di prima.

C'era la Storia *da ultimare; si trattava d'un impegno formale, la parola non poteva essere disdetta.*

E giù a capofitto nel lavoro. Invano i suoi cari tentarono di opporvisi. Ben presto perdette quanto aveva ricuperato nella solitudine del Friuli, poscia il male assunse proporzioni allarmanti. — Erano periodi, ora comatosi, ora di eccessiva irritabilità, lacrimava senza saper perchè, si esaltava per un nonnulla, prima loquace, per precipitare dopo nel più cupo mutismo. Gli fu giocoforza ritornare a Chiusaforte, poscia, per una miglior cura, allo stabilimento idroelettroterapico del Dott. Calligaris in Udine.

E pareva che la fibra gagliarda dovesse vincere ancora una volta. Ma vennero le infauste giornate del Maggio. La sua casa a Livorno fu perquisita, ed egli stesso subì la visita inquisitoriale, per quanto infruttuosa, di un delegato di P. S. — L'arresto dell'avv. Federici, di Carlo Romussi, da lui amati con affetto fraterno, lo scioglimento della Lega, lo stato d'assedio promul-

gato quasi in tutta Italia, le convulsioni spasmodiche di un popolo denutrito, i massacri degli inermi, la civiltà oltraggiata, la reazione ovunque trionfante sulla libertà, e come se non fossero state sufficienti simili sconfortanti notizie, pur troppo veritiere, le fole fantasiose divulgatesi nel popolo, quale l'uccisione di Filippo Turati e di Luigi De Andreis, finirono per sconvolgere totalmente il povero infermo.

Quale tenebroso dramma, rapido e straziante, si compiè in quella mente già in parte offuscata dal progredire del male?

A pochi passi dal confine, non lo varcò! Perchè l'uomo che aveva resistito impavido alla bufera del 1894, che aveva riso del minacciatogli domicilio coatto, ricorse al suicidio, come ad inaccessibile rifugio? Titano vinto, forse che mal gli resse di assistere alla tormentosa sconfitta?

L'edificio eretto con tanto amore e sacrificio, a cui aveva dedicato tanta tenacia ed assiduità, era stato raso al suolo; La Lega *più non esisteva, più non esisteva quell'organizzazione che lo aveva fatto palpitare di gioia, nell'ebbrezza della meta raggiunta.*

Ed oh, dolorosa constatazione! — Era caduta senza un guizzo virile. Ohimè! Il gigante aveva i piedi di creta. Oh! meglio dare al fato l'anima sdegnosa, che soffrire l'ignominia di una crudele delusione.

Erano le 11 del giorno 15 di maggio, quando con proposito deliberato, incrollabile, uscì incontro alla morte.

***

E giacque! Giacque frantumato sotto la pesante locomotiva, alle porte di quella Udine che lo aveva accolto nei suoi primi anni di giovinezza, pieno di

fede e di speranze, che lo aveva visto spiegare il virile ingegno nei primi passi verso le alte cime intellettuali; giacque fra le verdeggianti pendici — richiamo degli ultimi istanti, alle lieti e giovanili corse sul ligure suolo natio — atomo dell'umanità, nell'incessante mutarsi dell'eterna materia.

I figli lo rividero, freddo come marmo, nella bara. Il viso — la sola parte intatta di quel povero corpo maciullato — era composto a toccante serenità. Nei tratti resi immobili e severi dalla morte pareva rifulgere ancora il pensiero dell'apostolo. Una coltre, qua e là chiazzata di sangue rappreso, vietava allo sguardo di scorgere la carne a brandelli e le ossa stritolate, nello strazio brutale della macchina omicida.

Un pugno di cenere, tolto dal sudario d'amianto, ecco quanto rimane di Cesare Pozzo. — Un pugno di cenere rammenta l'uomo; ma la sua opera geniale e feconda chi la ricorda?

Non ancora sulle rovine, troppo immani e recenti, sboccian rose da recare all'urna dello sventurato pioniere.

Ma toccherà quell'urna, cara ad ogni cuore di cosciente, la meta auspicata? Ma, in quella Milano, sua patria d'adozione, da lui tanto amata, riposeranno un giorno le ceneri di Cesare Pozzo? Oh! la moltitudine nostra sia in quel giorno padrona dei propri destini. E rinnovata al sole di libertà, vi grandeggi la riorganizzata falange dei ferrovieri. Traendo alla sacra urna benediranno i venturi alla memoria dell'animoso, ed al fremito degli orifiamma, mossi dalla vivida brezza, risponderanno i fremiti della combusta materia.

Attilio Riboldazzi.

NECROLOGIE

Dalla *Gazzetta Ticinese* di Lugano:

Pei ferrovieri italiani, l'ora volge triste e sconfortante. Tragico riscontro allo scioglimento della *Lega* e di tante altre istituzioni, utili e prosperose, che il personale ferroviario aveva saputo creare, giace oggi il cadavere di chi fu tra i più arditi pionieri dell'organizzazione, di colui che per vent'anni, fu l'anima della Società dei Macchinisti e Fuochisti. Instancabile, sempre sulla breccia, l'immane lavoro a cui dedicava tutte le sue forze, lo aveva costretto ad una cura elettro-terapica.

Inviato dai medici di Livorno ad Udine, fin dallo scorso anno, pareva guarito. Poi l'ansia febbrile di un lavoro a cui si era accinto (la storia di un ventennio di lotte, sostenute dalla Società, di cui fu per tanto tempo e nei momenti difficili, presidente) fu concomitante a ridurlo estenuato al punto, di dover ripetere la cura abbandonata. Si sperava di averlo ancora fra noi, guarito e forte, i medici presagivano bene; ma ecco scatenarsi la bufera, ecco la democrazia repubblicana e socialista travolta e dispersa dalla furia della reazione. In quella mente, già esausta dalla somma dei pensieri, quali fantasmi allettatori cantarono l'epicedio? « Ma proprio vero? Tutto, era stato « distrutto, il paziente lavoro di vent'anni, la gloria « di un'organizzazione; i vecchi e valorosi amici chiusi « nelle oscure segrete, o profughi in terra straniera? » Quale schianto in quell'anima retta, usa a sentire fortemente, quale irresistibile desiderio di pace, dopo i singulti soffocati nel petto.

Dimentico della famiglia, di tutto, colla visione di un'immensa rovina, egli la finì colla vita, con quella vita che sempre gli aveva recato, come usa coi buoni, numerosi disinganni. Epilogo doloroso. Là, sotto la

locomotiva, sotto quel mostro che per una lunga carriera di ventiquattro anni aveva domato, fece olocausto del suo corpo e giacque frantumato. Ora riposa nella pace infinita. Cesare Pozzo, pioniere dei ferrovieri italiani, delle molte sventure toccateci nessuna ci ha fatto piangere: La tua morte, sì!

I ferrovieri profughi d'Italia.

Dall'*Avanti* di Roma:

Ieri ricevemmo da Udine la dolorosa notizia della morte di Cesare Pozzo, avvenuta alla casa di salute del dottor Calligaris, e occasionata dalle perquisizioni e persecuzioni delle quali il Pozzo si vedeva fatto segno ingiustamente.

Ora riceviamo da un compagno questa breve nota sul suo passato:

« Non le vittime che per le vie d'Italia han prostrato le armi, non lo smarrimento che in quest'ora ha percosse le nostre file, deve far dimenticare questa figura altera di lavoratore.

« Il telegrafo annunzia ch'egli ha piegato alla tragica fine del suicidio gettandosi sotto quella macchina che un giorno aveva guidato, là sulla via ferrata di Udine che aveva percorso per guadagnare il pane, e per spargere dovunque la sua parola di fede, per impiegare la sua potente attività nella organizzazione dei ferrovieri.

« Nacque il 1° gennaio 1853 a Serravalle Scrivia, e giovanissimo si diede alla propaganda per l'organizzazione dei ferrovieri.

« In poco tempo divenne il più autorevole membro della *Società Macchinisti e Fuochisti,* che oltre essere la più antica fra le associazioni di resistenza, è anche la più solida come potenza finanziaria.

« Quando si avvide che il *Fascio dei ferrovieri* era precipitato in mano di affaristi, fu il primo a dare il segno della riscossa, ed a tentare, insieme al Mantovani l'organizzazione della *Lega ferrovieri,* il cui sfacelo provocato dalle violenze del governo, non fu forse l'ultima causa che lo spinse al suicidio.

« Di carattere tenacissimo, mai fu fiaccato dalle persecuzioni dell'amministrazione a cui sempre tenne testa, senza esserne per un solo istante sconfortato.

« Era di mente elettissima, ed oltre le sue qualità

d'uomo d'azione, stanno ad attestarlo il numero grandissimo dei suoi scritti, d'indole tecnica, storica e di propaganda.

« Il suo stile era sobrio, corretto, lucidissimo, i suoi scritti densi di pensiero, rivelavano anzichè un autodidacta, un uomo che avesse ricevuto in un corso regolare di studi, una coltura superiore.

« Fra le sue opere le principali sono: *Storia delle Associazioni ferroviarie* (in corso di pubblicazione) — *Lo spirito di associazione* — *Una escursione a Parigi* (libro d'indole tecnica), e molti e molti altri scritti ed opuscoli, parte dei quali firmati col pseudomino di Platone.

« Nel 1877 fondò a Genova l'*Eco dell'operaio ferroviario*, che fu il primo giornale che si pubblicò a servizio esclusivo della causa dei ferrovieri.

« Fu presidente della Società Macchinisti e Fuochisti, e segretario internazionale della Federazione delle associazioni ferroviarie.

« Il *surmenage* intellettuale gli procurò una malattia nervosa che stava curando ad Udine; gli orrori della reazione lo spinsero al suicidio.

« Il suo nome sarà segnato a caratteri d'oro nella storia delle organizzazioni operaie ed in quella del movimento socialista.

« Gloria a lui!

« *Osvaldo* ».

Dal *Journal Suisse des Chemins de Fer* (*Lausanne 28 maggio 98*) (*edizione per l'Italia*):

A *Cesare Pozzo*, al pioniere dell'organizzazione ferroviaria d'Italia, all'infaticabile compagno che tanta parte rappresentò nelle lotte del proletariato per le rivendicazioni dei comuni diritti; che fu presidente della Società dei Macchinisti e Fuochisti e ne guidò le sorti nei momenti più aspri e difficili; all'amico sincero, al fratello affettuoso, il nostro saluto reverente.

La morte da lui violentemente incontrata fu colpo irreparabile per noi. — Combusto per suo volere, le sue ceneri riposano nell'urna, in attesa di essere trasportate a Milano, nella città che tanto prediligeva. E ad esse trarremo in tempi migliori, ad ispirarci, a confortarci.

Dal *Treno* (N. 1 dell'8 Ottobre 1898):

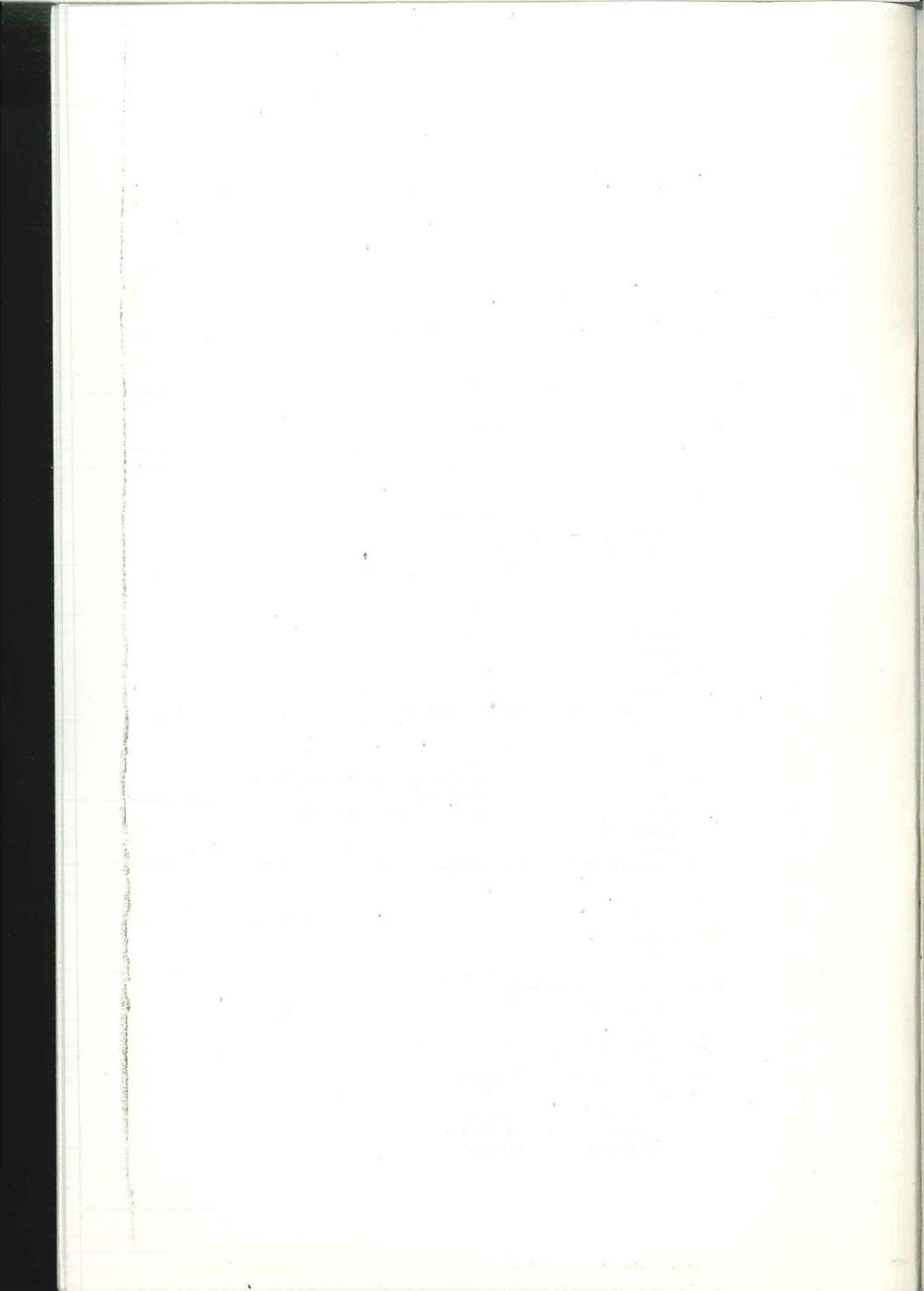
Nell'uscire alla luce per sostenere gli interessi della classe dei ferrovieri in tempi in cui più che mai è urgente e necessario che quella classe possa appoggiarsi, sostenendola con le sue stesse forze, alla stampa per lei sorta e per lei combattente, quale unico sostegno rimastole per far sentire la propria voce al paese, sentiamo prepotente il bisogno di rivolgere un saluto affettuoso a te, o Cesare Pozzo, accompagnato al più doloroso dei pensieri — quello della tua tragica dipartita.

Quel saluto e quel pensiero nostro rivolgiamo a te, o amico e compagno dei più cari, valorosi ed indimenticabili, come a colui che delle forme ormai ischeletrite delle organizzazioni rimaste fra i ferrovieri, dopo l'ultima bufera reazionaria, fu quasi il creatore, e delle altre distrutte da quella stessa bufera, fu l'iniziatore ed il sostenitore fino all'ultimo respiro di sua vita, sacrificando alle medesime la miglior parte di quella vita stessa.

Alla tua cara memoria, al tuo lavoro, al tuo sacrificio, a tutto quello che in te abbiamo ammirato, primo fra tutto l'affetto grande, disinteressato, da portarsi sempre alla causa dei tuoi compagni tutti di lavoro, noi ci ispiriamo pertanto e ci ispireremo nel riprendere la penna per combattere in pro' della classe che hai tanto amato e che è anche la nostra, e, rammentandoci delle tante battaglie insieme combattute, nel tuo nome e nelle tue opere ravviveremo il nostro coraggio e la nostra fede.

Intanto abbiti di nuovo il nostro saluto ed il nostro pensiero, in questo giorno in cui risorge una parte di ciò che ispirò e condusse l'azione tutta della tua nobile vita di cittadino e di ferroviere.

Errata-corrige

			Errata	Corrige
Pag.	6 —	linea	2 — insufficente	insufficiente
"	7 —	"	38 — unica	piena
"	13 —	"	34 — delle	certe
"	15 —	"	1 e 2 — colla organizzazione	colle organizzazioni
"	16 —	"	37 — Una	Alcune
"	19 —	"	23 — a cui è informato	a cui esso è informato
"	24 —	"	31 — sentivano	sentissero
"	28 —	"	4 — credere	pensare
"	31 —	"	23 — esserne	esservi
"	32 —	"	21 — presentare	sottoporre
"	37 —	"	31 e 35 — comunicò poi ai soci il relatore —	— così comunicò ai soci il relatore
"	37 —	"	37 — ci	. — Ci
"	40 —	"	9 — siano	sono
"	41 —	"	39 — alcuni interessi	alcun interesse
"	44 —	"	5 — le quali	cui
"	46 —	"	31 — al quale	ai quali
"	56 —	"	24 — la pensione	l'integrità e continuità della pensione
"	74 —	"	22 — Volle però il caso che ne fosse	Volle però il caso, ne fosse
"	105 —	"	2 — agenti ferrovieri	agenti ferroviari
"	113 —	"	26 — occulto	occulti
"	117 —	"	28 — scelti a sua immagine	scelti ad immagine del patrone
"	120 —	"	3 — ad	ed
"	125 —	"	33 — trattono	trattano
"	137 —	"	14 — da	dà
"	147 —	"	5 — Amministrazione	amministrazione
"	154 —	"	12 — degli Azionisti	dagli Azionisti
"	166 —	"	24 — richiedevano	richiedeva
"	173 —	"	3 — tamburro	tamburo
"	191 —	"	10 — e sonvi	ed esistono
"	195 —	"	5 — additato	additati

CENNI STORICI

a proemio del testo

> Voi, operai, sarete presto i nostri padroni, poichè siete la maggioranza. Badate alla grande responsabilità che vi assumete davanti alla morale ed alla storia se abuserete della vostra forza.
>
> G. GLADSTONE.

La tradizione romana ci ha tramandato il famoso apologo di Menenio Agrippa. Fra la plebe ed il patriziato eravi doppia materia di conflitto, politica ed economica, di diritto pubblico e privato. Disdetto pertanto l'imperio consolare, con le insegne militari e con un duce proclamato (L. Licinio Belluto) si accamparono i legionari plebei sopra un'altura dei colli Crustumini, sulla riva destra dell'Anio. Lo scopo della secessione era palese: prepararsi all'assalto di Roma, e dare tempo ai plebei rimasti in città di ordinarsi essi pure militarmente.

La plebe della città si ritirò infatti sull'Aventino. Grave jattura pesava su Roma. Il Senato, sgomento, mandò agli insorti una legazione, la quale aprì gli animi alla concordia.

Agrippa, che la presiedeva, così persuase il popolo ammutinato:

« Fuvvi già un tempo » disse « che le mem-

« bra del corpo umano presero a noia lo sto-
« maco, poichè secondo esse consumava in ozio.
« senza nulla produrre. Congiurarono allora con-
« tro di lui. Le gambe più non si mossero in
« cerca di cibo, le mani più non lo recarono alla
« bocca, questa ed i denti rimasero inerti. Ma lo
« stomaco, privato dell'alimento, che elaborava
« e ripartiva in succo vitale a tutto il corpo,
« cessò dalle sue funzioni e il corpo morì. »

La borghesia moderna non ha fatto gran progresso, in fatto di sofismi, ed ancora si serve di quello usato in quei tempi remoti, dall'astuto quirita. Interrogate gli ortodossi dell'economia politica e vi diranno che i commerci e le industrie, per cui vivono le classi proletarie, non esisterebbero, se lo stomaco del capitalismo non assimilasse o meglio digerisse il lavoro altrui, per convertirlo in nuovo capitale, creatore di nuove imprese commerciali, industriali, ecc.

La storia dei ferrovieri ci permette di non aver dubbio di sorta. Essi possono essere ben convinti, come non occorra, per garantire l'esistenza loro, nessun stomaco capitalista.

L'industria dei trasporti, questa incitatrice vigorosa dell'umano progresso, che a tutti giova, che tutti avvicina ed affratella, questa fautrice di bene materiale e morale, dovrebbe funzionare nel comune interesse, e, sopratutto, senza sfruttamento di chi vi attende. Invece — ed è questo dibattito antico — ancor si discute se debbano le ferrovie essere esercite dai privati o dalla collettività o, quanto meno, dallo Stato che la collettività dovrebbe rappresentare.

Il quesito è interessantissimo. E' dunque naturale che valenti economisti, rinomati statisti ed altri uomini di mente elevata lo abbiano studiato profondamente ed è necessario che i loro giudizi siano conosciuti dalle migliaia di lavoratori delle nostre strade ferrate.

Già fino dall'anno 1838, quando la Camera francese discuteva il progetto di legge sulle ferrovie, il *Lamartine*, che non era certo un socialista, in un suo grande discorso diceva:

« Un sentimento profon do si èsempre impa-
« dronito del mio animo, leggendo la storia, o
« considerando i fatti, ed è l'orrore dei corpi
« collettivi, è il sentimento della incompatibilità
« che esiste fra la libertà sincera e progressiva
« e l'esistenza di questi corpi nel seno di uno
« Stato o d'una civiltà. Essi rappresentano la ti-
« rannia più odiosa, perchè la più duratura,
« perchè tirannia dalle mille teste, dalle mille
« vite, dalle mille radici, che non è possibile nè
« di spezzare, nè di spegnere, nè di estirpare,
« perocchè è la miglior forma che l'oppressione
« abbia mai potuto assumere per ischiacciare
« sotto il suo peso gl'individui e gl'interessi ge-
« nerali. Quando voi li avete lasciati nascere,
« sono padroni di voi per lunghi secoli: non sa-
« pete più da che parte prenderli, vi dominano,
« e guai se appena accennate a volerli attaccare:
« essi mandano tale un grido che tutto riempie
« di spavento intorno a loro. I Governi liberi
« non sono stati in grado di liberarsene meglio
« degli altri, perchè essi invadono tutto: la
« stampa, l'opinione pubblica, i corpi politici,
« dappertutto trovano degli interessati pronti a
« venire in loro soccorso: la loro causa ha sem-
« pre tanti puntelli quanti sono appunto coloro
« che hanno parte a siffatti interessi... E che mai
« accadrà quando voi avrete costituito in inte-
« ressi collettivi e in corporazioni industriali e
« finanziarie gl'innumerevoli azionisti di cinque
« o sei miliardi, che l'organizzazione delle vostre
« ferrovie verrà ad agglomerare nelle mani di
« queste Compagnie? Invano il popolo chiederà
« le tariffe, si lamenterà di esse e vorrà mutarle:
« esso e voi insieme sarete per un mezzo secolo
« o per alcuni quarti di secolo, in potere delle
« Compagnie: gl'interessi del popolo e gl'inte-
« ressi generali si troveranno in loro balìa, e
« voi, partigiani della libertà e dell'emancipa-
« zione delle masse, voi, che avete rovesciato la
« feudalità co' suoi privilegi, coi suoi pretesi di-
« ritti di passo, colle sue mille barriere, voi la-
« scerete che questi corpi facciano siepe al po-

« polo e chiudano il paese entro le mura della « feudalità del denaro. »

Stranieri e concittadini constatarono come colle strade ferrate, ci troviamo di fronte ad un vero monopolio. Dappertutto le Società ferroviarie, le quali non vogliono ammettere questa verità, hanno prodotto disastri, hanno sprecato importanti capitali senza ottenere l'economia dei trasporti. Perciò è giusto, anzi è necessario, prendendo per base la società civile come è attualmente costituita, che le ferrovie siano regolate dallo Stato.

Il suo intervento in questo ramo di pubblico servizio è pienamente giustificato e perciò dice *Stuart Mill:* « un Governo che le cedesse ad una « Compagnia privata senza le opportune riserve, « farebbe lo stesso come se permettesse ad una « Società o ad un privato di esigere una tassa « su tutto l'orzo, ad esempio, prodotto in un « paese, o su tutto il cotone importatovi. »

Negli studi, da *Silvio Spaventa* comunicati nel 1876 alla Camera, relativamente alla questione ferroviaria, e pubblicati dopo in volume (1), trovansi raccolte con grande diligenza delle serie di fatti importanti. Egli narra che Glynn, nel 1844, dinanzi ad un Comitato presieduto da Gladstone, disse « che il popolo ha tanto diritto alle strade « del proprio paese come alla luce del cielo. »

Nel quinto capitolo del libro dell'ex-ministro, è dimostrato che uomini competentissimi in materia di strade ferrate e perfino parecchi direttori di Compagnie ferroviarie, hanno riconosciuto i grandi vantaggi delle ferrovie esercite dallo Stato.

Più innanzi ricorda che « un atto del 1854 « ha obbligato tutte le Compagnie ad accordare « a ciascun individuo identiche facilitazioni, « escludendo preferenze e favori; ma le Società « danno poco retta a queste disposizioni; esse « non pubblicano le loro tariffe, fanno i prezzi « che credono, secondo le varie persone, ed il

(1) S. Spaventa, *Lo Stato e le ferrovie* — Frat. Treves, editori.

« privato non osa intentar liti, poichè essendo « costosissime lo rovinerebbero prima di otte« nere la sentenza. »

Vittorio Emion disse che le Compagnie, fiere dell'intera loro potenza, possedendo sufficienti capitali, non temono di servirsi delle ferrovie per distruggere qualunque concorrenza.

La storia di tutte le strade ferrate, del nuovo e del vecchio mondo conferma l'autorevole parola, col fatto a tutti noto, che le grandi Compagnie hanno sospinto al fallimento le piccole, perchè facevano loro concorrenza — e sono rimaste arbitre delle grandi reti di tutti i Paesi.

Il *Tyler* confermò che il controllo da parte dello Stato è difficilissimo, ed il meccanismo legale architettato dalle previdenti Compagnie è tale da scoraggiare i più arditi litiganti, e sostenne di non potersi mettere in dubbio che un efficace sorveglianza nell'interesse pubblico, esigerebbe nientemeno, che all'amministrazione delle Compagnie, se ne sovraponesse un'altra, da parte dello Stato.

Sulla medesima questione, sta l'autorevole dichiarazione fatta dal *Lowe* ad un Comitato parlamentare inglese: « Le Compagnie ferrovia« rie sono molto potenti ed hanno numerosi di« fensori in Parlamento. Il ministero che volesse « frenarle, verrebbe rovesciato. Sarebbe quindi « imprudente pel Governo fare in proposito un « atto d'autorità. »

Clapier, presidente della Commissione extraparlamentare, istituita fra i deputati dell'Assemblea francese del 1873, sostenne « che le grandi « Compagnie dispongono di quasi tutta la stampa « da esse sovvenzionata, e della quale comprano « la parola ed il silenzio per esercitare sulle « pubbliche amministrazioni quella potente in« fluenza che è propria di Società, dalle quali « dipendono 40, 50 e più mila persone. »

Giulio Favre affermò risolutamente « che lo « spaventevole monopolio del quale sono inve« stite le Compagnie ferroviarie, non ha altro « controllo che la sorveglianza delle autorità e

« del pubblico, disgraziatamente in pratica mo-
« stratasi insufficente. »

Malgrado le opinioni di uomini conoscenti a fondo la questione di cui si tratta, di tecnici stimati, di direttori di ferrovie, convinti fautori dell'esercizio governativo, una turba di ricchi banchieri, di speculatori, di affaristi, avida di possedere la più grande e ricca industria d'Italia e decisa di aumentare i già grassi capitali, fondò in Firenze la Società « Adamo Smith » allo scopo d'incitare il Governo, la Camera e il Paese a cedere le grandi reti ferroviarie all' esercizio privato.

Con questi fini, essa, aiutata dagli elementi più reazionari, inaugurò, nella stessa città di Firenze, il 5 marzo 1876, una serie di conferenze intorno al riscatto ed all'esercizio delle strade ferrate.

Per facilitare la propaganda in loro favore, i soci della « Adamo Smith » raccolsero queste conferenze in un opuscolo che venne diffuso in tutto il paese, tentando così di conquistare l'opinione pubblica.

Quella parte di giornalismo — la maggiore — legata al carro del Governo, impossessatasi dell' importante questione, produsse articoli, ed intavolò clamorose polemiche, alcune delle quali rimasero memorabili.

Intanto l'agitazione crescendo, prendeva forma, si espandeva e diveniva cognita a tutti; alla borghesia ed al popolo.

Ma la breccia aperta fruttò agli speculatori della banca ed ai borsisti. Colle ricchezze e la perfetta organizzazione di classe, seppero avvicinare il giorno in cui poterono monopolizzare le ferrovie a tutto loro profitto.

In quei giorni, in Italia, la coscienza del proletariato delle strade ferrate, balbettava appena, e gli affaristi ebbero buon giuoco.

Però non tutto il male venne per nuocere.

L'agitazione promossa dalla Società « Adamo Smith » aprì gli occhi ad un manipolo di generosi ferrovieri dell'Alta Italia, il quale, mercè

un manifesto (veggasi a pagina 22), reso pubblico dalla stampa ed attaccato ai muri di tutti i depositi delle ferrovie, riuscì il 1° maggio 1877 a fondare un Sodalizio di Macchinisti e Fuochisti.

Chiunque ricorda quel manifesto, comprenderà come l'esiguo numero dei soci e quindi dei fondi sociali, non potesse permettere allora di parlare di resistenza. (1) Questa non era che una aspirazione, e nemmeno dei più; ma una aspirazione però che veniva già considerata dai migliori come parte principalissima del programma della futura Società forte e ricca, e non debole e povera com' era naturalmente ai suoi primordî.

Press'a poco così fecero i conduttori di locomotive delle ex-ferrovie Meridionali.

Intanto i fondatori dei due Sodalizi, illusi o non, di poter raggiungere quelle armonie sociali che avrebbero dovuto — secondo essi — affratellare capitale e lavoro, invocarono più volte dai grandi funzionari delle ferrovie — allora ancora dipendenti dallo Stato — il riconoscimento delle loro Società nel trattamento degli interessi comuni. Ma i rifiuti dati da costoro erano sempre accompagnati da una lunga collana di commenti sugli scopi dei Sodalizi, primo fra tutti, quello che avrebbe voluto dimostrarne l'inutilità, poichè — così dicevano — era stato già provveduto ai bisogni del personale colle Casse Pensioni e di Soccorso.

Ma l'agitazione promossa dai banchieri non doveva sfuggire al Governo e, particolarmente, al Depretis, Presidente del Consiglio.

Un complesso di condizioni politiche ed economiche, s'imponeva allo Stato.

A scapito della Nazione si pensò quindi al *Carrozzone ferroviario.*

Venne quindi imbastito il contratto di cessione e si preparò il progetto di legge per presentarlo alla sanzione della Camera e del Senato nel 1885.

Non valsero a distogliere il Governo dall'in-

---

(1) Naturalmente nell'orbita della legalità. (*N. d. A.*)

trapresa via, nè l'autorità, nè la grande competenza dei due più forti studiosi di materia ferroviaria — Silvio Spaventa ed Alfredo Baccarini — non valsero gli sforzi fatti dai più valenti tecnici che sedevano in Parlamento, nè i deputati che militavano, senza distinzione di partito, in favore dell'esercizio di Stato.

Pur troppo la legge obbrobriosa delle Convenzioni ferroviarie fu approvata. Passò con pochi voti di maggioranza, compresi quelli degli stessi membri del Ministero.

Certamente non v'era più tempo da perdere e perciò il personale di macchina organizzato nelle due Società, decise di stringere un patto di fratellanza e di solidarietà, fondendosi in una sola, numerosa, e forte Associazione.

Riuniti infatti in Assemblea generale in Milano, nei giorni 15 e 16 aprile 1885, i delegati dei depositi locomotive delle Reti ferroviarie dell'Alta Italia e delle Meridionali — a cui si aggiunsero quelli delle Romane, che cominciavano ad organizzarsi — deliberarono ad unanimità di unirsi in un unico Sodalizio, denominandolo « Società di Mutuo Soccorso fra i Macchinisti e Fuochisti delle Ferrovie italiane. »

Cresciuti di numero e di risorse finanziarie, con un maggior contingente di compagni operosi, intelligenti e coraggiosi, poterono svolgere un'opera più larga ed efficace, infondendo negli incoscienti e nei timidi i sentimenti che devono stringere con indissolubile solidarietà le classi lavoratrici, e specialmente quella dei ferrovieri.

Ma perchè la loro opera fosse più energica ed efficace, un anno dopo, l'Assemblea generale della rinnovata Società, compresa della propria responsabilità e preoccupata dell'avvenire della classe dei Macchinisti e Fuochisti italiani, fece *tabula rasa*, spazzando via quei membri della Presidenza e del Consiglio d'Amministrazione sociale, che per lunghi anni avevano amoreggiato col comm. Morandini, col direttore generale Massa, col capo servizio della Trazione, Ing. Cornetti, dell'Alta Italia; così pure fece cogli amministra-

tori delle Sedi di Ancona e di Roma, per le Meridionali e le Romane, sostituendoli con compagni coscienti e provati, pieni di fede, capaci insomma di salvaguardare e difendere i comuni diritti e preparare, contro le prepotenze delle Compagnie, i lavoratori delle strade ferrate alla organizzazione nazionale di resistenza.

Così cominciò un'êra novella.

Malgrado tutto ciò, le condizioni dei ferrovieri eransi fatte più cattive, anzi tendevano a peggiorare maggiormente.

Le Compagnie ferroviarie avevano ormai brandita la falce e con questa decimavano i guadagni dei loro dipendenti.

Infatti i salari non accennavano ad aumentare, le promozioni si facevano più rade e, ogni giorno, si pretendeva maggior lavoro, come se non fosse vero che ogni diritto, racchiude in sè un dovere.

Le cause precipue di tali condizioni erano in gran parte da attribuirsi alla generale incoscienza ed apatia dei ferrovieri, alle discordie ed alle rivalità che separavano gli uni dagli altri, ciò che rivelava ai nostri padroni il punto vulnerabile del personale.

Essi non avevano dimenticato che Proudhom profetizzò che « le classi lavoratrici co« mincieranno ad emanciparsi il giorno in cui « avranno una chiara conoscenza dei propri in« teressi e sapranno esprimere le proprie idee. »

I ferrovieri stavano in ginocchio. Se si fossero alzati come un sol uomo, allora meglio di adesso, sarebbero stati rispettati e meglio pagati.

La maggior parte dei nostri compagni non fa che rammentare il relativo benessere che godevasi quando le ferrovie erano esercite dallo Stato.

Ve ne sono altri che si lasciano sopraffare, per grettezze d'idee; essi si permettono di credere che non si possa migliorare la propria condizione se non mostrandosi docili e sottomessi come gli schiavi di un tempo, e quindi motteggiano coloro che si sacrificano per altruismo.

E tutto ciò avviene perchè non sanno ancora risalire alle cause in forza delle quali sono ridotti in questo stato; perchè non hanno coscienza dei mezzi adatti a porre un argine a questo irrompente stato di cose, che presto o tardi li trarrà nell'indigenza.

Eppure vi sono circa 90,000 lavoratori dei trasporti che prestano l'opera loro utile e feconda nelle Amministrazioni della Mediterranea e dell'Adriatica — senza tener conto di quelli delle ferrovie Sicule, Sarde, Venete, delle ferrovie economiche e di quelli della navigazione sui laghi — che potrebbero, col loro numero ragguardevole, colla poderosa loro forza farsi ascoltare e temere dai banchieri, dalle amministrazioni e dai grandi funzionari delle strade ferrate.

Dacchè i ferrovieri sono stati venduti dal Governo e dalla Camera alla plutocrazia, hanno constatato come le istanze, le relazioni, le petizioni ed i memoriali — che la Presidenza, i Consigli e le Assemblee generali dei Conduttori di locomotive organizzati, presentarono ai Presidenti del Consiglio di Amministrazione, o ai Direttori Generali, o ai Capi Servizio della Trazione, sia prima o dopo le Convenzioni, — non abbiano giovato a migliorare le condizioni morali ed economiche, nè del personale di macchina, nè dei ferrovieri in generale.

E perciò convinti, che il capitalismo non dà nulla spontaneamente ai lavoratori, ma cede, alle loro domande, quando l'organizzazione li ha resi forti e avvezzati alle lotte per la propria emancipazione, hanno creduto di ricorrere come prima prova, ai Tribunali, avendo le Compagnie violato palesemente alcuni diritti, sanciti dagli articoli 35 e 103 delle Convenzioni ferroviarie. Ma i giudici — interpreti del pensiero acquisito alla classe dirigente — hanno, quasi sempre dato ragione alle Compagnie.

Molti deputati che simpatizzavano per la causa dei lavoratori delle strade ferrate, invitati, portarono in Parlamento, la importantissima questione che aveva acceso il conflitto fra il Personale e le Compagnie.

La Camera, è vero, diede ragione al personale ferroviario, approvando l'ordine del giorno presentato da Menotti Garibaldi, nella seduta del 30 Marzo 1889, ma non per questo ne furono mutate in meglio le condizioni.

Dall'esame di questi fatti emerge che, se è vero, che i ferrovieri qualche volta riuscirono a rallentare lo sfruttamento di cui sono vittime, non sono però stati mai capaci di ristabilire lo *statu quo ante*.

I Direttori Generali ed i capoccia del Servizio della Trazione delle due reti principali ricusavano sistematicamente, di ricevere nei loro uffici, i delegati delle Associazioni, respingendo i memoriali e le proposte di miglioramento già introdotte in altre nazioni.

Ma la Società dei Conduttori di Locomotive su questo punto volle vincere. Essa acquistò delle Azioni ferroviarie e per ben cinque anni i suoi rappresentanti presero parte alle Assemblee generali degli Azionisti costringendo così a polemizzare e discutere da pari a pari cogli umili agenti, i grandi funzionari delle sfruttatrici Compagnie.

Per non continuare in una lotta che non rendeva alcun frutto e non rispondeva ai desideri e alle aspirazioni degl'interessati e, diciamolo pure, sdegnosa pel contegno tenuto sempre verso i ferrovieri-azionisti, (specialmente dai signori Bastogi, Borgnini e Brambilla dell'Adriatica e di altri funzionari) si ritirò da simili Assemblee, ed i suoi rappresentanti le abbandonarono, protestando energicamente, per non ritornarvi mai più.

Questi fatti spezzarono l'incanto dell'armonia fra capitale e lavoro, e servirono di lezione a moltissimi compagni — non esclusi quelli dell'Associazione di Risparmio fra gli agenti della Mediterranea, i quali riponevano la loro unica fiducia in questo sistema di lotta. — Essi mostrarono al proletariato delle ferrovie — come unico compito dei suoi padroni, fosse quello portato dalla fatalità del momento storico — di sfruttarlo coi diversi sistemi di cottimo o di cointeressenza.

Simili cottimi che allo stesso personale parvero a tutta prima così benefici, non tardarono a rivelare la propria indole funesta.

« Nel regime capitalista — scrive il *Turati* « nell'opuscolo « *Il dovere della resistenza* » — il « cottimo, in generale non è altro che il sistema « più raffinato, che si sia ancora potuto ideare, « di sfruttamento della forza operaia. In altri « termini, è una forma, alquanto ingentilita, di « antropofagia e di vampirismo, un congegno « per succhiare civilmente il sangue e le carni « del prossimo.

« Stimolando eccessivamente l'operaio al la- « voro colla lusinga di una mercede crescente « in proporzione, il cottimo offre al principale « l'indice dell'ultimo limite a cui possa giun- « gere la produttività della forza di lavoro umano « al più alto grado di tensione. Di codesto ul- « timo limite il principale si fa volentieri una « unità di misura », una specie di « modulo » « che gli serve di pretesto a pretendere da tutti « gli operai una somma di lavoro che eccede le « energie ordinarie e che solo può esser data ed « anche non senza intervalli, non diciamo dai « migliori operai, ma dai più celeri (che sono i « meno accurati) e dai più resistenti. Si istituisce « quindi fra compagni di lavoro una gara for- « sennata a chi lavora e a chi produce di più. « Ciascuno vuol superare il vicino illudendosi « di arricchire sè stesso; non si accorge della « trappola che abilmente gli fu tesa dinanzi e « nella quale ad occhi chiusi è cascato ».

Queste cose dette così bene dal *Turati*, s'adattano ai premi d'economia del carbone e dell'olio, sull'assegno stabilito dal Capo servizio della Trazione in seguito ad accordi presi col Direttore Generale dell'esercizio, o come si usa, col personale delle stazioni a cointeressenza, delle nostre ferrovie.

Per porre un freno a così enorme ed inumano trattamento si è fatta una larga propaganda per insegnare, ai compagni ancora incoscienti, a stringere i nodi della solidarietà, allo scopo di

forzare i padroni a modificare o sopprimere i vecchi sistemi ed a metterne in vigore altri più moderni e civili.

In questa azione il pensiero che guidava i propagandisti, era quello già espresso da *Carlo Marx* e da *Federico Engels* sin dal febbraio 1847.

« Di tratto in tratto gli operai vincono, ma « le vittorie sono effimere. Il vero risultato delle « loro lotte non è il successo immediato, ma la « organizzazione sempre più estesa dei lavoratori. « Essa è favorita dai crescenti mezzi di comu- « nicazione che vengono creati della grande in- « dustria e che riuniscono fra loro gli operai delle « diverse località. Ma occorre l'associazione per « centralizzare le molte lotte di carattere eguale, « in una lotta nazionale, in una « lotta di classe. »

E verso questa meta, malgrado le grandi e varie difficoltà che si trovava dinanzi, marciò sempre risoluta la Società macchinisti e fuochisti italiani, la quale avendo compreso l'ammonimento che i due illustri uomini avevan lanciato alle plebi diseredate, si mise all'opera, si adoperò a creare nel nostro disgraziato paese un numeroso, ricco e potente sodalizio nazionale.

Lunghi anni durò la lotta fra Compagnie e le migliaia di ferrovieri.

Le agitazioni si erano fatte permanenti, tante erano le angherie e le ingiustizie che esse osavano compiere sui subalterni, intralcianti i loro avidi progetti.

Le promozioni e gli aumenti si accordavano soltanto ai grandi funzionari dell'azienda, mentre i macchinisti e fuochisti si vedevano diminuire i premi e si trovavano assoggettati a delle giornate di lavoro di 12, 14, 16 e più ore (1); i capi dell'organizzazione venivano traslocati in piccoli paesi o nelle micidiali maremme, e perseguitati in causa delle battaglie che davano ai loro padroni.

---

(1) Veggansi « La giornata di lavoro dei Macchinisti e Fuo- « chisti delle grandi Reti ferroviarie italiane, e il Memoriale « sulle condizioni dei ferrovieri dopo le Convenzioni ».

Al personale viaggiante si imponevano turni faticosissimi, durante i quali gli agenti soffrivano la stanchezza ed il sonno; ed a tutti indistintamente e di qualsiasi categoria, dopo un lungo e faticoso lavoro, non si corrispondeva che una irrisoria mercede.

Di tratto in tratto i malumori divampavano. Non solo l'opinione pubblica, ma anche il Governo e le Compagnie temettero più d'una volta lo sciopero da parte del personale di macchina.

Chi non ricorda quello minacciato dai macchinisti e fuochisti nel 1886?

Questi avvenimenti ebbero la virtù, su coloro che avevano appunto accettata in quel tempo la direzione dell'Associazione del personale di macchina, di ammonirli e prepararli a fare in breve tempo una efficace ed energica propaganda, orale e scritta, in tutti i principali centri ferroviari del paese, allo scopo di incitare i compagni ad ingrossare le file del Sodalizio e dare al medesimo quella autorità e quella potenza che avrebbe, presto o tardi, reso ai soci la vittoria.

Tutto ciò fu fatto colla massima celerità. Venne decisa da un'Assemblea dei rappresentanti di nominare una Commissione di propaganda, col mandato di patrocinare gli interessi comuni, di promuovere nuove riforme e di avviare verso la loro emancipazione anche gli altri lavoratori delle strade ferrate.

I componenti la suddetta Commissione, compresa l'importanza dell'impegno e decisi di compiere a qualunque costo il loro dovere scrupolosamente, si misero all'opera.

La Commissione di propaganda ha dato alla luce, dal 1888 al 1894, 25 opuscoli da essa divulgati in tutta Italia.

Fu essa che portò nelle Assemblee generali degli azionisti, proposte pratiche e concrete e che trattò, sui giornali quotidiani più accreditati « *Il Secolo* » « *L'Italia del Popolo* », nonchè sull'« *Emancipazione* » sul « *Futuro Sociale* di Roma, e sulla « *Lotta di Classe* » tutte le rivendicazioni che costituiscono il programma della Società.

Fu essa che si mise in relazione diretta colla organizzazione dei ferrovieri degli altri Stati e che contribuì a creare nel 1894, a Parigi, durante il Congresso Internazionale dei ferrovieri, il « Comitato Internazionale di studi degli interessi dei lavoratori dei trasporti » una specie di *Ufficio del lavoro*, pei ferrovieri.

Fu ancora essa che colla propaganda e colle insistenti conferenze gettò l'idea di creare in Italia un Sindacato nazionale di ferrovieri. (1)

I conflitti fra i lavoratori e le tre amministrazioni ferroviarie erano sempre stati nettamente definiti, ma c'era da deplorare che ogni Sodalizio, lottasse da sè, senza efficacia alcuna pei singoli diritti e colle proprie deboli forze, privi dell'appoggio dei lavoratori delle altre industrie.

Le varie organizzazioni esistenti, quali le Società del personale di macchina, del personale viaggiante, il Fascio, l'Unione ferrovieri italiani, l'Associazione di risparmio fra gli Agenti della Mediterranea e alcune Mutue operai, sparse nelle città dove sono le grandi officine ferroviarie, erano — quando non si dilaniavano a vicenda

---

(1) Saremmo davvero ingrati se non ricordassimo in queste pagine un fatto assai importante avvenuto in Bologna, dove l'agitazione dei ferrovieri, dinanzi alle continue violazioni dei diritti e dei patti sanciti dal Governo colle Convenzioni, e in causa dello sfruttamento che le Compagnie esercitavano spietatamente a danno morale ed economico del personale in generale aveva preso largo sviluppo.

Per opera dell'avv. Enrico Golinelli e di pochi altri generosi lavoratori delle strade ferrate residenti a Bologna, era nata l'idea di organizzare in una sola, numerosa e potente associazione tutto il personale delle ferrovie italiane. Convinti di fare opera buona si diedero alla propaganda della loro idea, per affrettare il momento di attuare la comune aspirazione.

Pubblicarono perciò un manifesto, sollecitando i compagni a radunarsi nella sala della « Società Operaia » la sera del 15 dicembre 1888, allo scopo di discutere ed approvare lo Statuto della nascitura associazione.

L'adunanza fu numerosa, lo Statuto venne accolto favorevolmente ed approvato ad unanimità.

Il Comitato di Bologna inviò a tutti i centri principali delle apposite circolari, eccitando i compagni ad organizzarsi.

La circolare conteneva inoltre alcuni quadri indicanti il numero dei Consigli Direttivi e i luoghi di residenza degli stessi, in rapporto a ciascuna delle tre grandi reti ferroviarie italiane.

Lode ai valorosi iniziatori.

— quasi estranee l'una all' altra, mentre unite nella comune solidarietà, avrebbero costituito una forza poderosa e temuta.

Le tre grandi reti ferroviarie invece, avevano formata una lega di resistenza e di sfruttamento, ed un potente accordo per perseguitare i capi più audaci e capaci, di questa o quella Società.

Fu in seguito a queste feroci e continue persecuzioni, che da questa, per così dire, impotente organizzazione, maturò sia pur lentamente, l'idea di unire in un solo, numeroso, e forte Sodalizio nazionale, tutte le forze dei lavoratori delle Strade ferrate italiane.

Questo sentimento, questa idea grande e generosa seminata fra i compagni, col giornale e cogli opuscoli, conquistò ovunque molti compagni, ed era prevedibile che ben presto sarebbe stata tradotta in atto e che avrebbe allora avuto una grandissima importanza.

I ferrovieri ammoniti dagli avvenimenti trascorsi pensarono che era tempo di buttar a mare il corporativismo gretto e non illuminato, per rivolgersi più seriamente allo studio ed al trionfo di un corporativismo più rispondente al complesso problema sociale.

Il vecchio tipo di lotta di mestiere, il quale limitava l'azione emancipatrice dei lavoratori e li teneva legati al capitalismo, venne dunque sostituito dalla vera e propria lotta di classe.

Furono la costanza e la fermezza in una grande fede, quelle che incoraggiarono la Società dei Conduttori di locomotive d'accordo coll'« Unione Ferrovieri Italiani » ad assumere l'impresa di unire tutte le Associazioni di resistenza sparse nel paese.

Una serie di conferenze nelle più grandi città e nei più grandi centri ferroviari bastarono a tradurre in atto l'idea. Sorse così la **Lega dei ferrovieri italiani.**

Intanto altri grandi avvenimenti si succedevano ed i dissensi contro le Compagnie diventavano sempre più acuti.

Esaminando questa storia attentamente, avvertiremo subito che la propaganda, le continue lotte e le costanti agitazioni, permisero ai più colti di educare ed organizzare alla resistenza legale un numero considerevole di compagni, di addestrarli a combattere per la comune idea e per la medesima causa: *l'emancipazione dei diseredati, dalla schiavitù del capitale,* facendo nascere nel loro seno una coscienza nuova nella quale concorre in forte misura « il sentimento diretto « della situazione economica, che induce alla lotta « e alla propaganda del Socialismo, inteso come « meta e punto d'accordo » (1).

Chi non rammenta il temuto sciopero, nuovamente annunciato dai giornali nel gennaio 1896, e fra questi dalla *Tribuna,* la quale ne diede così larghe e minute notizie, da preoccupare moltissimi parlamentari e fra questi l'on. Sanguinetti? Questi compilò infatti un progetto di legge per nominare una Commissione d'inchiesta sui rapporti esistenti fra le Compagnie ed i ferrovieri — progetto che abortì nelle morte gore del Senato — ma che dal ministro Prinetti fu presentato e fatto sanzionare con decreto reale.

Chi non ricorda l'opera recentissima, e non ancora ultimata (1), svolta dalla suddetta Commissione d'inchiesta, i molteplici documenti da essa raccolti, gli interrogatori di migliaia e migliaia di ferrovieri, rivendicatori di danni, di soprusi e persecuzioni da parte delle Compagnie?

Per tutto questo cumulo di litigi, di citazioni, di lotte continue e rumorose, l'opera della nostra Associazione fu grande, audace e saggia, da qualsiasi lato si guardi e si studi il suo movimento.

Ed ora, dopo aver delineato il movimento generale dei ferrovieri italiani e, più specialmente l'operato della Società Macchinisti e Fuochisti, in quanto mirava al miglioramento econo-

---

(1) ANTONIO LABRIOLA. « Discorrendo di filosofia e di socialismo ».

(2) Queste pagine furono scritte da Cesare Pozzo prima del Maggio 1898.

mico, diremo brevemente di quanto fu praticato nel campo politico.

Nei nostri Congressi si è spesso parlato di prendere un atteggiamento politico, ma qualunque proposta concreta di partecipazione diretta a queste lotte, fu sempre respinta.

Malgrado ciò, anche nel campo politico i ferrovieri, individualmente, non dimenticarono il principio della lotta di classe civile, come la chiama *Filippo Turati* quando scrive:

« Vi sono due forme di lotta di classe; v'è la « lotta di classe brutale, selvaggia, che agita la « face della insurrezione o ne provoca colla com« pressione lo scoppio, ed è quella che noi socia« listi cerchiamo di allontanare. Vi è la lotta di « classe civile, combattuta colle armi della ci« viltà, e inevitabile finchè una trasformazione « radicale dei rapporti sociali non ci avrà dato « la giustizia, non quella « giustizia » generica, « ma quella giustizia che solamente può esser « data dalla equa distribuzione dei carichi e dei « profitti a ciascun membro della società, e che « suppone, per esistere, l'abolizione di tutti i pa« rassatismi, ossia la soppressione delle differenze « e degli antagonismi di classe. »

In base appunto alla lotta di classe civile, la « Lega » presentò nel secondo Congresso internazionale dei ferrovieri, tenutosi a Parigi, la proposta, poscia approvata, che ogni organizzazione nazionale di ferrovieri dovesse domandare una legge, che conciliando le esigenze del lavoro ed i doveri di cittadino, permettesse anche ai lavoratori delle strade ferrate di esercitare il diritto elettorale amministrativo e politico.

E questo fu stabilito per affermare un principio e conquistare un diritto, piuttosto che colla convinzione di riuscire sul momento ad esercitare una notevole influenza.

Tale influenza non è facile a conquistarsi dai ferrovieri, perchè non appartengono ad un solo partito e l'organizzazione di una tale massa di lavoratori in uno solo — sia pure quello socialista — presenta difficoltà così varie e numerose, facili a comprendersi, più che ad enumerarsi.

Abbiamo detto « sia pure quello socialista » perchè pei ferrovieri l'orientazione verso il pensiero collettivista è già incominciata. A prova di questo nostro asserto citiamo i ferrovieri torinesi e milanesi che in nome proprio e non impegnando la Lega nè la Società Macchinisti e Fuochisti, le quali in forza dei proprî Statuti non possono prender parte a lotte politiche, appoggiarono e fecero trionfare le candidature Nofri e Turati. In altri centri su nomi di candidati socialisti, i ferrovieri resero pure delle soddisfacenti affermazioni.

E del resto, pur non intendendo far violenze morali alle opinioni di alcuno, anzi spronando ognuno a lottare vigorosamente per la propria idea, dobbiamo constatare che è in questa lotta franca e coraggiosa che sta il segreto della rinascenza morale e materiale del proletariato. Pur con queste riserve non possiamo non confessare che la tendenza dei ferrovieri verso il socialismo è la più logica di tutte. Questo, perchè i ferrovieri devono avere a guida di tutte le loro azioni, l'idea fondamentale a cui è informato.

Anche non essendo socialisti, i ferrovieri non possono non essere convinti che il grande dissidio, il quale preoccupa, ormai intensamente da varî anni l'umanità, è tutto qui:

L'economia ortodossa o borghese sostiene rigorosamente la necessità sociale della proprietà privata, ed i suoi pontefici assicurano che basterà una più giusta distribuzione del salario al lavoratore, perchè i due fattori, capitale e lavoro, si trovino d'accordo ed armonizzino perfettamente fra loro e l'umanità spazî in un mondo di gaudî.

La scuola moderna marxista o collettivista, che considera il salario come l'ultima forma di schiavitù economica, propone invece di sostituire alla proprietà privata quella collettiva, per le ricchezze naturali e per gli strumenti di lavoro, colla produzione organizzata sulla base dell'interesse generale ed esercitata da tutti i lavoratori, associati secondo le tendenze e capacità

loro, emancipati dalla schiavitù del salario, e godenti l'integrale equivalente dei frutti del proprio lavoro; per riuscire alfine all'accordo perfetto in cui tutti gli uomini produrranno a seconda della volontà e consumeranno a seconda dei bisogni.

Nell'ora presente l'esercito internazionale dei lavoratori, sospinto dalle disastrose sue condizioni economiche, conscio del suo diritto fra le genti, pieno di fede nell'avvenire, ch'egli vede sorridergli dinanzi, ingrossa le schiere, e si disciplina.

L'avvenire dei ferrovieri, come quello di tutti i lavoratori del mondo, non deve dipendere da coloro che si proclamano loro tutori, senz'essere parte integrale del loro esercito, nè da chi afferma essere necessarie per gli umili le armonie sociali tra capitale e lavoro, ma da compagni provati alla loro disciplina, alla loro solidarietà, alle loro ferme risoluzioni.

Lavoratori delle strade ferrate, organizzatevi!

Pensate che un grande dovere dovete compiere verso gli altri lavoratori, perchè siete gli operai della più grande industria di utilità pubblica, perchè nel conflitto fra capitale e lavoro assumete un'importanza che non ha confronto; perchè avete una missione nobilissima, grandiosa e civile: quella di condurre per il mondo, colla forza del vapore, non soltanto la civiltà dei capitalisti, ma anche la civiltà dei lavoratori.

Intanto sia nostro il fatidico motto:

Proletari d'ogni paese: unitevi!

PRIMO PERIODO

> Se non imparano a far da sè, gli operai italiani non saranno mai emancipati.
>
> B. MALON.

PRIMA PARTE.

Fondazione ed opera della Società di Mutuo Soccorso fra i Macchinisti e Fuochisti delle Ferrovie dell'Alta Italia.

Le cause precipue che indussero i Macchinisti e Fuochisti delle Strade Ferrate dell'Alta Italia a creare, a Milano, il primo maggio dell'anno 1877, una Società di mutuo soccorso e di miglioramento, sono le stesse che costrinsero tanti anni fa i lavoratori dell'Inghilterra, inumanamente sfruttati dalla borghesia dominante, a fondare quelle potenti *Trades-Unions,* che tanta influenza ed autorità esercitano attualmente nei conflitti tra capitale e lavoro; sono le stesse che consigliarono gli operai americani ad unirsi nella vasta e forte Associazione dei *Cavalieri del lavoro;* sono infine le stesse che fecero sorgere in molti Stati d'Europa e d'America, i *Sindacati nazionali dei ferrovieri,* ormai indissolubilmente federati nel *Comitato internazionale di studi, per gli interessi dei lavoratori dei trasporti.*

Infatti l'Amministrazione dell'Alta Italia, forse per rendere meno oneroso, alle Compagnie che lo dovevano assumere, l'esercizio delle Strade

ferrate italiane, aveva incominciato ad aumentare la giornata di lavoro, e con un ordine di servizio sulla rimunerazione dei premi, aveva diminuiti o resi meno conseguibili certi guadagni. Con queste e con altre riforme messe in uso, sempre a danno di chi lavora, essa affrettò la costituzione della Società di mutuo soccorso fra i Macchinisti e Fuochisti dell'Alta Italia. Ce ne assicura il fatto che un gruppo, sorto fra i più audaci conduttori di locomotive dei depositi di Milano, Bologna, Venezia, ecc., pubblicò un Manifesto, che andò nelle mani di tutti gli interessati e col quale, mentre si annunciava la creazione di un Sodalizio per la difesa dei manomessi diritti, si faceva caldo appello ai sentimenti ed alla solidarietà dei compagni, affinchè vi si inscrivessero.

Riproduciamo questo importante documento, perchè ha servito a creare anche nel nostro paese la prima Associazione di ferrovieri, decisa a difendere i diritti del lavoro.

Eccolo nella sua integrità:

« In mezzo alle tante Società di Mutuo Soccorso sorte da ogni parte, ne mancava una che raccogliesse una classe numerosa e bisognevole di soccorsi, qual'è quella dei Macchinisti e Fuochisti della ferrovia dell'Alta Italia. Noi tutti che lavoriamo, ascritti alla grandiosa istituzione di queste Ferrovie, qualunque sia il nostro Deposito, abbiamo le stesse necessità, gli stessi desideri, e tendiamo tutti verso quello stesso miglioramento che il nostro assiduo lavoro ci fa sperare.

« Spinti da questa idea, noi abbiamo iniziata una Società che venne accolta con festosa fiducia da tutti, perchè risponde ad un bisogno da tutti sentito. Appena venne annunziata la costituzione del nuovo Sodalizio di Mutuo Soccorso, moltissimi agenti di tutti i depositi, sono accorsi ad iscriversi pieni di previdenza per l'avvenire e di amore pei loro fratelli di lavoro. Supponiamo che questa benevole accoglienza continui, come tutto ci fa sperare, e si raggiunga la cifra di 600 soci, in un anno avremo raccolto più di 20 mila lire pagando L. 10 di tassa d'ingresso e L. 2 mensili.

« Eccoci dunque in possesso di un capitale da consacrare al santo scopo dell'aiuto fraterno. Non vi par questo un assicurare il nostro avvenire a buonissimo patto?

« Facciamo la prova di un anno; alla fine di questo stabiliremo con maggior precisione nello Statuto, quali siano i bisogni passibili di soccorso. Noi non vogliamo unirci, nè per sospendere, nè per impedire, nè per rincarare i lavori; vogliamo solamente ripararci dalle disgrazie che ci possono colpire, vogliamo poter legalmente aiutare i fratelli che soffrono.

« Chi s'aiuta Dio l'aiuta » dicono i saggi; aiutiamoci fra noi, e pieni di confidenza e di speranza potremo sopportare i dolori del presente, perchè avremo, oltre la calma, la forza morale che deriva dal pensiero di aver provveduto agli improvvisi infortunii.

« Guardate i nostri fratelli d'America. La più potente Società di fratellanza che esista in quel paese dell'industria gigantesca, è precisamente quella dei Macchinisti delle strade ferrate. In dieci anni essi hanno accumulato due milioni e mezzo di lire, e la loro Società è divenuta tanto potente che scioglie, col mezzo di arbitrati, le questioni che insorgono fra i soci e le direzioni delle ferrovie. Noi non aspiriamo di levarci a tanta potenza ed a tanta ricchezza; ma perchè non ci sarà dato di avvicinarci almeno a quella prosperità?

« La nostra bandiera dev'essere « **Unione, rispetto dei nostri diritti, dei nostri superiori e delle leggi.** » Quando lo scopo è pratico ed onesto, la riuscita non può mancare agli uomini di buona volontà.

« Unitevi tutti con noi, se volete compiere qualche cosa di utile; perchè è coll'unione di tutti, che noi, poveri e deboli come siamo, se isolati, potremo diventare una forza. »

Facevano seguito al Manifesto, alcuni articoli di un progetto di Statuto che determinavano esplicitamente le funzioni e gli scopi del nascente Sodalizio. Secondo tale progetto, il socio, oltre ad un sussidio in caso di malattia acquistava il diritto ad un soccorso, anche in caso di trasloco, promosso dalla Amministrazione, purchè riconosciuto non imputabile a lui o riguardante una residenza, non confacente ai bisogni imperiosi della famiglia, costretta quindi a vivere da lui separata. Lo schema di Statuto concedeva inol-

tre il patrocinio legale gratuito a quei soci che fossero stati accusati di ferimento o di omicidio involontario nell'esercizio delle loro funzioni. Dava, infine, un valido appoggio morale e materiale al socio licenziato per colpa non propria.

In pochi giorni gli iscritti nell'Associazione salirono a 307, perciò il *Comitato provvisorio* potè convocare per la prima volta in Milano, in adunanza generale, i Rappresentanti dei Gruppi Sociali allo scopo di approvare lo Statuto ed il Regolamento, eleggere il Consiglio di Amministrazione e dichiarare, come venne dichiarato, costituita la *Società di Mutuo Soccorso fra i Macchinisti e Fuochisti delle Ferrovie dell'Alta Italia.*

Deliberò inoltre che il Consiglio Direttivo e quello di Sorveglianza, con un secondo manifesto, facessero appello ai compagni, non ancora soci, affinchè si iscrivessero nel Sodalizio.

Quel manifesto venne pubblicato a Milano il 20 Ottobre 1878.

Il primo passo del Sodalizio sulla via della emancipazione economica dei Conduttori di locomotive fu quello di annunciare al Direttore Generale delle Strade ferrate dell'Alta Italia, Ing. Comm. Mattia Massa, la fondazione del Sodalizio, chiedendone il riconoscimento.

La risposta non si fece attendere molto.

Il direttore Massa, il 10 Dicembre 1878, significò alla Presidenza della Società, che l'Amministrazione non comprendeva quale necessità sentivano i conduttori di locomotive per unirsi in un Sodalizio separato dal rimanente Personale, e ciò quando le Casse di Mutuo Soccorso e Pensioni già provvedevano sufficientemente agli scopi principali indicati dallo Statuto stesso della Società. Aggiungeva inoltre che se qualcuno avesse riscontrato qualche difetto nel funzionamento di queste istituzioni avrebbe potuto farlo presente all'Amministrazione, pel tramite gerarchico, essendo essa disposta ad esaminare qualsiasi proposta, non che ad adottarla se giovevole. Concludeva dicendo che non poteva, suo malgrado, concedere le chieste facilitazioni alla

progettata Associazione, imperocchè questo veniva in certo qual modo a portare nel Personale ferroviario una scissura, madre a suo tempo di altre, con grave danno dell'armonia e parità di trattamento, che dovrebbero esistere fra gli Agenti di una stessa Amministrazione.

Tuttavia il Presidente del Consiglio di Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, Comm. Ing. Giovanni Morandini, resosi certo che gli scopi del nuovo Sodalizio fino ad un certo segno proteggevano gli interessi dei conduttori nella difesa dei loro diritti e nella conquista del loro miglioramento morale ed economico, non ricusò di riceverne i capi ad *audiendum verbum* dando loro consigli ed incoraggiamenti.

Per vero dire, il Morandini fece qualche cosa in pro' del personale di macchina. Concesse biglietti di viaggio e congedi straordinari di favore, perchè i Macchinisti e Fuochisti si recassero alle Assemblee della Società a Milano; migliorò alcuni dormitori che prima erano veri canili. Ma è pur anche vero (e il verbale dell'Assemblea generale del 4 Agosto 1879 lo dimostra) che le modificazioni introdotte dalla medesima agli art. 7 e 12 dello Statuto furono fatte dietro parere del Comm. Morandini.

Tuttavia dette concessioni non erano tali da vincere il malcontento che serpeggiava in tutti i Depositi.

Tutto questo appare nel discorso che in quell'Assemblea pronunziò l'Avvocato Romussi, presidente onorario della Società, e che noi pubblichiamo integralmente.

« Allorchè si depone nel suolo una pianticella perchè vi stenda salde radici; prima che sia dato riparare sotto le sue ombre protettrici e raccogliere i frutti che sovr'essa dovranno maturare, quante volte si trema per la sua giovane esistenza, quasi, che ogni nube sia foriera di un uragano che la debba schiantare! Così è di tutte le cose nuove: così della nostra Società, che conta solamente un anno e mezzo di vita e viene dagli uni guardata con vaga diffidenza, dagli altri perseguitata con inesplicabili sospetti. Ma, la Dio

mercè, la nostra Società è nata alla luce del sole, è cresciuta sotto l'egida delle leggi nazionali e si è messa avanti per guida la giustizia e l'amore. Con questa egida e con questa guida non è possibile che duri alcun sospetto e dovrà smentirsi ogni calunnia degli avversari. E intanto ringraziamo voi, o diletti amici, che ci avete portato il saluto e il consiglio dei consoci dei depositi lontani e l'aiuto del vostro senno. La vostra presenza in questa pubblica adunanza, è la prova più bella della sincerità e della serietà delle nostre intenzioni.

« In fronte al nostro Statuto abbiamo scritto *Mutuo Soccorso*: e tutte le disposizioni che si contengono negli articoli sono indirizzate al raggiungimento di quello e di nessun altro scopo. Vi ricordate quando ci siamo radunati la prima volta? Allora abbiamo detto fra noi: Quanti pericoli circondano la nostra vita in balìa d'una macchina lanciata colla forza del vapore, or fra le tenebre della notte, or sotto i furori delle inclementi stagioni! E la malattia e la morte entrano nella nostra casa insieme all'orrida miseria. Le istituzioni alle quali partecipiamo nella ferrovia, non possono provvedere a tutti i nostri bisogni, e a quelli prescritti, provvedono in modo incompleto: associamoci per liberarci dal rimorso di lasciare i nostri cari senza aiuto, per far da essi benedire la nostra previdenza, anche quando non saremo più.

« E così abbiamo fatto, credendo di ricevere da tutti, primi i nostri superiori, incoraggiamento e aiuto. Infatti quale istituzione è più razionale, più morale, più capace di rendere al lavoratore la sua dignità, di questa, mercè la quale, tante persone della medesima condizione, si associano per garantirsi contro le disgrazie della vita? Questa Società ci avvezza al risparmio, che diventa, saremo per dire, obbligatorio, perchè ci mette a frutto il contributo mensile, che più tardi ritroviamo quando il bisogno picchia alla nostra porta. Quante volte i moralisti non ci han detto che tutte le virtù nascono dalla previdenza; da esse derivano l'economia, l'amore al lavoro, l'ordine, la sobrietà, il rispetto di sè stesso e degli altri: e non dovremmo essere lodati noi che con tanta previdenza ci prepariamo la sicurezza per il nostro avvenire?

« Animati da questi sentimenti abbiamo scritto una rispettosa lettera alla Direzione Generale esponendo i nostri scopi, unendovi uno Statuto e chiedendo che ci agevolasse i modi delle nostre riunioni: aggiungevamo che le osservazioni fatteci sarebbero state accolte di buon grado.

« Dopo una lunga attesa ci venne mandata una risposta negativa in data 10 Dicembre, che ci produsse penosa impressione, ma alla quale sarebbe stato facile rispondere. Prima di farlo però abbiamo voluto udire il vostro giudizio. Le osservazioni dell'on. Direzione si riducono a quattro principali:

« 1° *Che agli scopi della nostra Società è già provveduto dalle istituzioni esistenti.*

Ciò non è esatto: trascorsi tre mesi di malattia il sussidio della ferrovia cessa ed allora giunge il nostro a ristorare la famiglia sventurata. E chi non desidera lasciare ai propri figli, alla moglie quanto più è possibile, per metterli al sicuro della miseria? La nostra Società viene in soccorso e completa le istituzioni della ferrovia.

« 2° *Che se conoscesse insufficienti le attuali istituzioni, provvederebbe ad emendarle.*

« Ma come mai può conoscerne i difetti, se non vi è chi li espone? E chi vorrà assumersi la responsabilità di farlo e di subire le conseguenze che ne potrebbero derivare? Una Società è impersonale: non è più un individuo che parla: è l'espressione generale quella che perverrebbe all'on. Direzione.

« Tutte le classi d'operai si uniscono per giovarsi reciprocamente; perchè a noi soltanto dovrebbe essere proibito di farlo? Oltre i sussidî per malattia e le pensioni, vi sono altri bisogni che non si possono trascurare senza offendere la giustizia: e questi non possono essere compiuti dalle casse di Mutuo Soccorso e di Pensioni, esistenti.

« 3° *Che i magazzini cooperativi, favoriti da speciali facilitazioni, sono anche a beneficio dei Macchinisti.*

« Sì, ma di quelli che si trovano nelle città dove tali magazzini funzionano: quindi si è creato un beneficio per alcuni, vale a dire un privilegio. Invece accordando il chiesto aiuto alla nostra Società, si fa un bene generale ai Macchinisti di tutti i depositi, senza esclusione.

« 4° *Che si creerebbero distinzioni nel personale ferroviario.*

« Non è vero. La distinzione esiste di già per la diversa qualità degli uffici: l'impiegato che scrive per l'Amministrazione ha carichi e doveri diversi del Macchinista, il quale si trova costretto a menare una vita di maggiori fatiche e di permanente pericolo. Inoltre malattie speciali colpiscono il Macchinista: quindi dove sono diversi doveri, è naturale corrisponda anche una diversa norma nei diritti.

« Non è a credersi che questi ragionamenti non siano stati fatti dalle egregie persone che compongono il Consiglio delle Ferrovie. Quindi dobbiamo credere che altri motivi, diversi da quelli scritti, abbiano indotta la Direzione a respingere la nostra domanda. Abbiamo cercato, indagato, studiato, ed ecco quanto ci venne fatto di sapere.

« Il nostro Statuto si propone di difendere i diritti dei soci in ogni caso in cui sia riconosciuta la loro ragione: e il Consiglio teme che questo possa portare una infrazione alla disciplina.

« Ma se avesse esaminato l'art. 9 dello Statuto stesso avrebbe veduto che basta la disonestà nell'adempimento del proprio servizio e la sola trascuratezza fatta nell'ipotesi di essere appoggiati dalla Società, per venire espulsi immediatamente da questa. Quindi invece di minare la disciplina, il nostro Sodalizio concorre a renderla ancor più rigorosa, e si unisce alla Direzione nel prescrivere ai soci il severo adempimento del proprio dovere.

« Un'altro timore.... perchè lo taceremmo? è nato nella mente dei nostri superiori. È ancor recente l'esempio dell'immenso sciopero colossale dei Macchinisti d'America: e la Direzione ha creduto che la nostra Società avesse per iscopo secreto d'imitare gli operai degli Stati Uniti. Noi dichiariamo altamente che tale non fu mai il nostro pensiero. Lo rivela abbastanza il cumulo degli impegni che ci siamo assunti coll'articolo 2. Per tentare uno sciopero, sopratutto se in vaste proporzioni, occorrono forti capitali: e i nostri sono consacrati ed assorbiti dai sussidi di malattia, dalle pensioni di vecchiaia, dai sussidi per morte, dagli aiuti ai soci accusati: e per quanto ingrossi il fondo sociale, sarà sempre da queste uscite esaurito. Inoltre nessuno di noi potrebbe imitare gli americani, perchè sono diverse le condizioni dei due paesi. Negli Stati Uniti gli stipendi erano stati ribassati in proporzione gravissima: la prosperità delle nostre linee ferroviarie ci affida invece che mai verranno per noi simili giorni tristi.

« Bisogna dissipare colle nostre discussioni, coi discorsi pubblici e privati, colla costante condotta, ogni erronea interpretazione che si è potuto intravedere fra le linee dello Statuto. Noi dobbiamo persuadere tutti che il Sodalizio fondato, è l'unione legale e pacifica di tante piccole forze per farne una grande che possa recare il rimedio alle sciagure che c'incolgono: che mercè quest'unione si farà più rispettata

la disciplina, a profitto di noi e del servizio; che finalmente da questa Società l'on. Direzione potrà udire la vera, genuina voce dei suoi Macchinisti esponenti i loro bisogni, man mano che questi si verranno manifestando, e si potrà così impedire che nasca e si propaghi quel malcontento che è cagione di tante trascuratezze e di tanti guai. La Società nostra è guarentigia d'ordine, è elemento di prosperità: essa ha iniziata l'opera benefica e feconda di promuovere il risparmio, difendendo il lavoro, dalle lusinghe dell'ozio e dall'impotenza creata dalla infermità o dalla vecchiaia » (*Applausi*).

L'Assemblea, scossa dalle parole calde e vivaci dell'oratore, deliberò di indirizzare al Consiglio d'Amministrazione una lettera in cui: dopo aver esposto lo scopo vero della Società: dopo aver provato l'inesattezza dell'affermazione, che le Casse Pensioni e di Soccorso provvedano in ogni caso all'aiuto dei conduttori di locomotive: dopo aver dimostrato come a nessun sentimento di ribellione verso le Amministrazioni s'ispirasse il comma *b* dell'articolo 2 dello Statuto, proponentesi di proteggere e sussidiare il Socio eventualmente processato per cause relative al servizio, ma senza sua colpa: dopo aver esposto l'incertezza regnante sull'avvenire dei ferrovieri prima dipendenti dal Governo, e poscia da una compagnia privata; fossero presentati i seguenti reclami:

I. Riforma e miglioramento dei dormitorî (erano stanzaccie ancora più umide, sporche, fetide e contrarie all'igiene di quanto siano attualmente).

II. Esonero dei macchinisti dal partecipare alla Massa vestiario, mediante la restituzione del fondo di massa.

III. Parificazione dei macchinisti dell'Alta Italia a quelli ex-governativi, nei diritti acquisiti.

Alcuni giorni dopo il comm. Morandini invitava i firmatari della lettera, portante la data del 1° aprile 1879, a recarsi nel suo ufficio.

Il convegno ebbe luogo, e l'esito suo venne comunicato ai Soci per mezzo di una circolare, nel susseguente maggio.

Eccola:

« *Caro Consocio,*

« Buone nuove! Il comm. Morandini ha dichiarato di essere molto soddisfatto dell'istituzione del nostro Sodalizio, poichè i macchinisti si sono sempre comportati con prudenza, ed hanno prestato in ogni tempo un lodevole servizio. Ben volentieri vorrebbe aderire a tutte le domande fatte prima, ma invano, al signor Massa.

« Ha però soggiunto che eragli pervenuto avviso dal Ministero di stare all'erta, perchè i macchinisti miravano a creare una Società per lo sciopero; ciò che egli non crede.

« I delegati sociali lo assicurarono che i macchinisti non ebbero mai tale pensiero, poichè vogliono migliorare soltanto le loro sorti, col lavoro ed il risparmio.

« Il commendator Morandini trovò che nell'art. 2 dello Statuto e al capoverso *g*, i macchinisti si vogliono erigere a giudici dell'operato del Consiglio di Amministrazione delle ferrovie, perchè se questo licenzia alcuno, lo fa sempre per giusti motivi, ed anche espresse il desiderio che questo capoverso sia modificato in modo che il Consiglio suddetto, possa riconoscere la Società senza fare una magra figura.

« Disse pure che se noi faremo tale modificazione, accorderà tosto quanto desideriamo.

« Volle essere informato sui dormitorî in condizioni deplorevoli, per essere in grado di provvedere.

« Il Consiglio direttivo e quello di sorveglianza approvarono le modificazioni chieste dal commendator Morandini, conoscendo la necessità che sia riconosciuto il Sodalizio; perciò facciamo caldo appello al vostro spirito di fratellanza (*dissero i capi ai soci*), perchè abbiate ad unirvi a noi e a mandarci del pari la vostra approvazione.

« Appena l'avremo ottenuta, faremo sì che la nostra Società possa sorgere apertamente alla luce del sole, a dispetto di tutti quelli che l'hanno osteggiata. »

Codeste pretese finirono coll'irritare in grande maggioranza i Soci, i quali protestarono presso i loro rappresentanti, affinchè non si prostituisse più oltre la dignità del Sodalizio; essi manifestarono il desiderio di non fare transazioni, nè con-

cessioni al Consiglio d'Amministrazione, dovéndo lo Statuto essere redatto, e, all'occorrenza, corretto, nelle Assemblee.

Queste manifestazioni non arrestarono pur troppo l'opera di coloro che avevano in mano le redini dell'Associazione, nè il corso delle loro relazioni col comm. Morandini.

Sta come prova eloquente la lettera dal medesimo scritta in data 19 agosto 1879 al Presidente ed al Consiglio direttivo della Società fra i Macchinisti e Fuochisti delle Ferrovie dell'Alta Italia.

In essa, comincia col ringraziare per la fiducia accordatagli, dandogli la facoltà di modificare lo Statuto e ancor più *per l'unanimità colla quale furono approvate le stesse modificazioni da lui proposte.* (!!!) Alludendo allo sciopero di cui in quel tempo si parlava come di cosa imminente, espone la sua incredulità, postochè dei lavoratori forti come i macchinisti e fuochisti lottano apertamente, ma non tradiscono. Conclude dicendo: « Quando sarò tornato alla libera vita di « ingegnere, chiederò di esserne socio; intanto « vi mando cento lire per tassa anticipata di « entratura, con diritto di parlare nelle vostre « Assemblee. » (!!)

A questa lettera, la Presidenza della Società, in data 6 settembre 1879, rispondeva, con esuberante piaggeria, che per il Sodalizio sarebbe stato un onore grandissimo quello di poterlo annoverare tra i suoi soci ed ancora più quello di averlo consigliere nelle proprie adunanze. E poichè la delicatezza sua non gli permetteva di partecipare alle Assemblee, senz'essersi prima dimesso dall'alto posto a cui era stato chiamato, non volendo i consoci aspettare il suo ritorno alla *liberà vita d'ingegnere,* confidavano di poterlo iscrivere, col suo permesso, nei libri della Società, in quella stessa guisa in cui il suo nome era già stampato negli animi di tutti.

A corollario della lettera, i rappresentanti dei Gruppi, riuniti a Milano in assemblea generale il giorno 20-21 dicembre 1880, su proposta del

delegato di Pavia, nominarono per acclamazione il comm. Giovanni Morandini, consulente onorario della Società.

La lettera colla quale si partecipava tale nomina al comm. Morandini, ne sollecitava l'appoggio per far udire all'on. ministro dei lavori pubblici l'espressione dei bisogni dei conduttori di locomotive, e chiedeva un appuntamento a Firenze pel socio Mariani di Genova, il quale si sarebbe recato colà allo scopo di fornirgli gli opportuni schiarimenti.

Intanto al comm. Morandini succedeva il comm. Blumenthal.

Il mutamento di un funzionario che aveva in mano le sorti e l'avvenire di una impresa importante, com'era la rete dell'Alta Italia, doveva aver messo lo sconforto e lo scompiglio fra i membri del Consiglio della Società fra Macchinisti e Fuochisti.

Ma fu cosa di poco momento. Lo dimostrarono, col presentare al Blumenthal le medesime riforme già presentate — con poco profitto — al Morandini.

Il nuovo Presidente rispose che quantunque desideroso di cooperare col massimo impegno, a tutto ciò che recasse giovamento ai singoli individui della sua Amministrazione, non poteva fare altrettanto come presidente del Consiglio, verso un'Associazione, che il Consiglio stesso, con deliberazione portante la data del 15 novembre 1878, N. 14, p. r. M., aveva dichiarato di non poter riconoscere.

Soggiunse ancora che mentre avrebbe considerato come sacrosanto dovere quello di prendere in imparziale e scrupoloso esame le istanze ed i reclami presentati in via gerarchica, si trovava nella dura necessità di dover dichiarare di non poter prendere in considerazione le corrispondenze direttegli sia in nome della Presidenza della Società, sia in forma collettiva, essendo ciò vietato dai regolamenti.

Intanto correva insistente la voce che l'Amministrazione intendeva porre in vigore un or-

dine di servizio (uscì il 31 luglio 1881 sotto il N. 151), col quale venivano diminuiti i guadagni mensili dei conduttori di locomotive. La riduzione era tutt'altro che insensibile!

Con quest'ordine di servizio il premio per una tonnellata di carbone economizzato veniva ridotto dalle 10 alle 7 lire, ed il premio pel percorso chilometrico veniva diminuito di due terzi.

Fioccarono allora dai Depositi Locomotive fiere proteste e sollecitazioni ad agire energicamente.

Queste ultime avevano lo scopo di indurre la Presidenza a reclamare l'intervento nella grande questione, del comm. Morandini, stato nominato fino dal 1880, *Consulente onorario,* della Società. La Presidenza, tanto per togliersi le responsabilità da cui era minacciata, decise di richiederlo di opportuno parere. La lettera, in data 9 giugno 1881, esprimeva il malcontento generale dei macchinisti e fuochisti espresso nell'Assemblea generale del 24-25 maggio, dai rappresentanti di tutti i Depositi, poichè dopo aver tanto lavorato, dopo aver instillato in tutti la tolleranza e la pazienza, erano trattati peggio di prima.

« Noi non sappiamo — diceva la lettera —
« che cosa dobbiamo guadagnare, perchè man-
« chiamo di un regolamento-tariffa; noi abbiamo
« un gran numero di dormitoi indecenti; noi non
« chiediamo infine nulla che sia esagerato o in-
« giusto. Il malcontento è grande ed occorrerebbe
« sapere fino a quando si deve attendere che le
« domande nostre per l'attuazione di un equo
« regolamento siano soddisfatte; vorremmo avere
« un termine stabilito dopo il quale, se non sa-
« remo esauditi, faremo altri passi. »

Con una « riservata » in data 11 giugno 1881 il comm. Morandini accusava ricevuta della suddetta lettera, ed assicurava i soci che le disposizioni dell'Amministrazione verso la Società seguitavano a mantenersi buone e che il tanto desiderato Regolamento di riparto delle economie fra i Macchinisti e Fuochisti stava per esser

messo in vigore; anzi, avrebbe dovuto già esserlo, come pure avrebbero dovuto già essere stati compulsati i reclami sui dormitoi.

Ma la voce che l'ordine di servizio N. 151 dovesse andare in vigore più presto che altri non credesse, prendeva sempre più consistenza, e perciò la lettera del Morandini, anzichè convincerli sulle rette intenzioni dell'Amministrazione, irritò gli animi già esacerbati dalla brutta notizia.

Che fare?

Da tutte le parti giungevano alla Sede Sociale inviti affinchè quale rimedio migliore, fosse convocata l'Assemblea generale coll'intervento del Consulente onorario. La Presidenza annuì.

Chi butta giù questi cenni alla buona, ricorda come fosse oggi, quel simpatico vecchio, che perdette forse il posto di Presidente del Consiglio d'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia, soltanto perchè ebbe la debolezza di fare delle concessioni ai conduttori di locomotive, preso ingenuamente dalla paura che scoppiasse per davvero, da un momento all'altro, uno sciopero tra il personale di macchina, sciopero a cui nessuno pensava seriamente. Egli era quasi stordito dalle sonore voci degli oratori, intenti a fare l'esame critico dell' ordine di servizio N. 151 ormai andato in vigore. Sorpreso dalle gravi e roventi parole, che essi lanciavano contro la superiorità e contro la speculatrice Amministrazione, addolorato pei tanti lamenti sentiti, egli trovò una scappatoia sottraendosi dal fare un esame che non avrebbe contentato, specialmente in quell'istante di confusione, nessuno.

Chiesta la parola, disse: « Debbo immediatamente partire chiamato per telegramma. « Del resto è naturale che prima ch'io discuta e « risolva, studi le vostre questioni. Fate un *memorandum* circa l'ordine di servizio da voi commentato, lo leggerò con interesse, lo interpreterò con cuore, e, se mi convincerò che la ragione sta con voi, difenderò colla massima « energia le vostre ragioni. »

Il rapporto venne redatto in forma conveniente, ma sia pel modo con cui il comm. Morandini se la cavò, sia per le aumentate difficoltà, create dall'agitazione per le *Convenzioni ferroviarie,* non venne recapitato.

Dal giugno 1881 fino al principio del 1883, i preposti alla dirigenza della Società Macchinisti e Fuochisti dell'Alta Italia, nulla fecero da meritare un cenno in queste pagine.

I placidi sonni dei ferrovieri furono scossi dalle vivaci discussioni, dalle polemiche sulla cessione delle Strade ferrate all'esercizio privato, insomma dall'agitazione che prendeva sempre più vaste proporzioni nel paese.

Difatti i Macchinisti e Fuochisti decisero di convocare in Milano, nei giorni 28 e 29 maggio 1883 l'Assemblea generale.

In essa un rappresentante comunicò come il giornale di Roma la « *Riforma* » avesse dato l'allarme, annunziando che la Cassa Pensioni delle ferrovie dell'Alta Italia si trovasse di fronte ad un forte disavanzo. Credeva perciò doveroso di raccomandare all'Assemblea di rendersi esatto conto dei pericoli minaccianti la vecchiaia, non che della necessità di provvedere acchè il disavanzo fosse colmato dal Governo e dalle Compagnie.

Bisognava inoltre agitarsi ed agitare i compagni, affinchè venissero modificati radicalmente anche gli articoli 15 e 17 dello Statuto della Cassa. Ma l'Assemblea decise di raccogliere prima le necessarie notizie e rimandarne la soluzione a quella prossima.

Esaurito così l'ordine del giorno, il socio Mariani propose di deferire all'on. Maffi la presentazione in Parlamento di una interpellanza sul personale di macchina.

Il Lodetti ed altri rappresentanti ampliarono tale concetto dimostrando che di fronte alle Convenzioni il dovere del personale di macchina e di tutti i ferrovieri era quello di far valere le proprie ragioni, di salvaguardare e difendere, ove occorresse, i comuni interessi.

In conseguenza di ciò, l'Assemblea incaricò

i compagni Questa Ferruccio, Enrico Lodetti e Cesare Pozzo di fissare un convegno col Deputato Antonio Maffi.

Il convegno ebbe luogo a Milano nei locali della Società.

I membri della Commissione dettero all'onorevole Maffi, tutte le informazioni ed i ragguagli necessari sul trattamento fatto ai Macchinisti e Fuochisti dell'Alta Italia; gli dimostrarono quali e quanti sono i pericoli ai quali vanno incontro e quale sia la loro responsabilità di fronte alla severa disciplina regolamentare, non che di fronte al Codice Penale.

Gli espressero infine il vivissimo desiderio di essere difesi da lui alla Camera, perchè egli bene informato di tutto, avrebbe tutelato, con competenza, e nel modo necessario gli interessi dei ferrovieri.

L'on. Maffi, però, fece subito osservare che con tanta farraggine di salari, di indennità, di premi, di doveri, di responsabilità dei conduttori di locomotive, era impossibile potesse ricordare assolutamente tutto. Perciò, consigliava di redigere un rapporto, sia pure esteso, di tutte le questioni trattate e svolte, e di farglielo recapitare affinchè potesse studiarlo. Se sarà del caso — disse — farò sopra il medesimo quelle obbiezioni e domande che mi sembreranno opportune. Solo così, concluse, potrò farmi cosciente, come siete voi, della vita randagia che conducete con tanto sacrificio.

Il rapporto gli venne consegnato due mesi dopo. Appena lo lesse, sotto l'impressione che ne provò, si affrettò a dichiarare che l'importanza del medesimo lo spingeva a consigliarne la stampa per mandarlo in copia a tutti i Deputati. E così fu fatto nel Novembre 1883.

L'Assemblea generale della Società avvenuta nel 1884, decise di ampliare e portare il rapporto alla sostanza di un vero Memoriale, incaricandone la Commissione di prima, ma sostituendovi il Lodetti — il quale aveva fatto delle obbiezioni in proposito — col rappresentante, Giuseppe Mariani.

Il Memoriale venne distribuito ai deputati del Parlamento, alle Amministrazioni, ed alla Stampa nazionale.

Pochi giorni dopo la sua diffusione, incominciò a correre la voce che i grandi funzionari della Direzione Generale e dell'Ufficio Centrale della Trazione, erano indignati, perchè esso conteneva accuse e frasi roventi contro di loro.

Tanto bastò perchè i timidi amministratori del Sodalizio si impaurissero, prevedendo chissà quali conseguenze.

Favoriti dal caso, approfittarono della nomina a Commendatore, del Cavalier Fortunato Cornetti, Sotto Capo Servizio della Trazione, per aprire una sottoscrizione fra i Macchinisti e Fuochisti di tutti i depositi locomotive ed offrirgli, coi denari raccolti, le insegne dell'ordine.

Ciò avvenne a mezzo di una Commissione rappresentante la Società, e composta da Domenico Dolazza, Vincenzo Copperi, Giacomo Ferrero e Achille Rimoldi, quest'ultimo relatore.

Il regalato rispose con parole di grande riconoscenza, assicurando che quel presente pervenutogli dai suoi Macchinisti e Fuochisti, così delicati in tale circostanza, lo aveva tocco nel più profondo del cuore.

Passò dopo a domandare con vivo interesse quali lagnanze avessero da esporgli, sulle economie, sui turni di servizio, sulle pernottazioni, sui dormitoi, sugli stipendi, ecc.

A ciò risposero gli interessati esponendo tutti gli inconvenienti ed i danni, a cui il personale di macchina era soggetto.

« L'on. comm. Cornetti — comunicò poi ai soci, « il relatore — rispose con larghe promesse di « cui speriamo prossimo l'avverarsi, per esempio:

« *Sulle economie* ci assicurò che cominciando « dal prossimo mese di Aprile, avrebbe aumen- « tato mensilmente con un sentito crescendo, « tutti gli assegni, favorendoci così di un più « largo premio di economia, tenendo giusto « calcolo del consumo per gli stazionamenti ai « dischi, in modo che questi possano servire di « *equa base ai futuri assuntori dell'esercizio ferroviario.*

« *Per i dormitori* — Che da qualche mese un
« Ingegnere appositamente incaricato, li visitava
« allo scopo di introdurvi tutte quelle migliorie
« che s'accordano coi comodi e l'igiene, tanto
« necessarie alla nostra dura vita.

« Che pure avendo spesi in questi due ultimi
« anni rilevanti somme per il loro riordinamento,
« l'Amministrazione era disposta a non lesinare
« menomamente sul denaro occorrente per sod-
« disfare tali bisogni.

« *Sulle pernottazioni* — Ci assicurò di essere
« intento a studiare un progetto, quasi condotto
« a maturazione ed approvato già da tutte le
« competenti Superiorità, col quale saranno al-
« leviate grandemente le nostre fatiche in ri-
« guardo anche ai turni di servizio, i quali ci
« permetteranno dopo (parole autentiche) *di*
« *dormire almeno quattro notti su sei, nelle case*
« *nostre.*

« Egli aggiunse di essere d'avviso che i Mac-
« chinisti ed i Fuochisti saranno contenti di
« riposare la notte in seno alla propria famiglia,
« invece di esserne tanto penosamente allonta-
« nati, pur ricevendo la competente indennità
« di trasferta.

« Per conseguire però tale scopo sarà neces-
« sario il decentramento dei grandi Depositi,
« dopodichè vi saranno tragitti corti e turni di
« servizio meno faticosi degli odierni.

« *Circa gli stipendi* affermò che saranno rispet-
« tati assolutamente nella eventuale cessione delle
« ferrovie all'esercizio privato; promise inoltre di
« elevare per la maggioranza del personale, bene
« meritevole, la media di stipendio in modo da
« permettere un sentito miglioramento della no-
« stra posizione sociale così travagliata dalle peri-
« pezie domestiche e dal gravoso prezzo dei vi-
« veri ».

« Per ultimo il relatore stesso pensò di assi-
« curare l'on. comm. Cornetti — che l'unico e
« non dubbio scopo del Sodalizio, era il Mutuo
« Soccorso — dimostrando, come l'aiutarsi il più
« cordialmente possibile a vicenda, fosse la divisa

« dei conduttori di locomotive, esponendo il bi-
« sogno di modificazioni da farsi allo Statuto so-
« ciale, per agevolare così il pacifico sviluppo del
« bene e la prosperità dell'Associazione.

« Il comm. Cornetti — riprendendo la parola
« — ripetè i voti di prosperità pel Sodalizio — ma
« facendo delle riserve — « ci esortò ad astenerci
« da tutte quelle occasioni che possono creare
« nuovi attriti tra il Sodalizio e l'onorevole Su-
« periorità, perchè, sebbene ogni classe di lavo-
« ratori sia nel proprio sacro diritto di reclamare
« acchè le vengano concesse tutte quelle migliorie
« che le si possono e devono umanamente ac-
« cordare, per equa proporzione tra capitale e la-
« lavoro, da parte di chi di ragione, privatamente
« per via gerarchica o pubblicamente per mezzo
« di periodici, non si deve però mai agire con
« troppa quanto inconsiderata violenza, attri-
« buendo all'on. Superiorità un partito preso nel
« disdegnare i reclami, e ciò per l'unica causa di
« prepotente malvagità.

« *Errare umanum est,* disse il comm. Cornetti
« e pur troppo anche chi si trova alla testa di
« una azienda qualunque è soggetto a fallare. »

Un uragano di applausi, promossi dalla maggioranza dei presenti, accolse la fine della lettura della relazione; ma quell'applauso segnò anche la fine di una ben deplorevole commedia.

I fatti risposero per noi. Se il decentramento, mediante la creazione dei piccoli, sfollò alquanto i grandi Depositi, le *quattro* notti su *sei,* promesse dal comm. Cornetti, non vennero mai accordate, e turni gravi, esaurienti le forze e ledenti la salute dei macchinisti e fuochisti, pericolosi per la sicurezza del servizio e la vita dei viaggiatori, furono messi in vigore.

I premi d'economia del combustibile e delle materie grasse diminuirono in modo che i guadagni mensili dei conduttori di locomotive scemarono fortemente.

Quando andò in vigore l'ordine di servizio N. 151, gli assegni vennero sensibilmente aumentati, ma quell'aumento non era tale da compen-

sare gli interessati dei danni derivati loro dalla riduzione del premio d'economia.

La Mediterranea specialmente si rese sfruttatrice del personale su tutti i ritardi del treno; cosa che prima comportava il diritto di un compenso.

In quanto ai dormitorî possiamo dire che ancora oggigiorno, sebbene siano trascorsi tredici anni, non siano guari migliori d'allora.

All'ordine del giorno dell'Assemblea generale dell'anno 1884 era pure iscritta la proposta di prendere i necessari accordi, allo scopo di assicurare l'avvenire del personale di macchina e quello di tutti gli altri ferrovieri. Si finì per nominare una Commissione coll'incarico di studiare ampiamente la questione e diffondere a tutti i deputati una relazione sugli Istituti di Previdenza.

Il relatore forniva in quel lavoro alcune importantissime notizie tolte dalla elaborata pubblicazione che aveva visto la luce pochi mesi prima, e di cui era autore l'ispettore principale del Traffico, comm. Gelmi, pubblicazione dimostrante come le Casse, per l'applicazione del vigente regolamento, non avrebbero potuto in avvenire, soddisfare agli impegni assunti verso i compartecipanti.

Per scongiurare l'aumento del *deficit*, l'autore di quel prezioso lavoro, consigliava la riforma di alcuni articoli dello Statuto delle Casse, e dimostrava la necessità di far anche posto nel Comitato delle Casse stesse a qualche rappresentante diretto del basso personale.

Il presidente onorario della Società, avv. Romussi, sentite le notizie e le informazioni, nonchè il consiglio dato allo scopo di porre argine al *deficit* minacciante i ferrovieri in rapporto alle pensioni, consistenti in tasse maggiori e minori liquidazioni, proponeva all'Assemblea di prendere le opportune risoluzioni.

« Un *deficit* che colpisce fortemente — concludeva l'oratore — le moltitudini degli ascritti alle Casse, cioè il personale delle ultime classi, è un danno così grande che bisogna evitarlo. »

L'Assemblea si arrese e si unì alle parole del presidente, il quale invitò il relatore a presentare l'ordine del giorno e chiuder così la discussione.

L'ordine del giorno presentato fu il seguente:

« L'Assemblea dei rappresentanti la Società di Mutuo Soccorso fra i Macchinisti e Fuochisti delle Ferrovie dell'Alta Italia;

« Impressionata dalla condizione della Cassa Pensioni fra gl'impiegati dell'Alta Italia;

« Per salvaguardare l'avvenire comune e non lasciare i soci in tarda età, privi della pensione che si sono procurata col lavoro e coi contributi degli anni migliori;

« Visto lo studio dell'onorevole comm. Gelmi constatante la gravità pericolosa della Cassa;

« Accetta in parte le proposte fatte e ne aggiunge altre;

« Ammette che per accumulare un maggior capitale, oltre all'aumento del contributo dei compartecipanti sia pure aumentato il contributo dell'Amministrazione (Governo o Società); che si conceda la pensione dopo dieci e non sei anni di compartecipazione al Sodalizio; che gli inabili per ferite ricevute in servizio, e i morti in seguito a ferimento riportato pure in servizio, siano posti a carico della Società Ferroviaria, la quale ha l'obbligo di pensare a queste vittime, senza accollarne l'onere alla Cassa Pensioni; che l'Amministrazione Ferroviaria concorra con una quota degli utili ad aumentare il fondo di Cassa, come fa la Società delle Strade ferrate Parigi-Orléans;

« Ad esempio dei vigenti regolamenti fra gli addetti delle Strade ferrate di Inghilterra, di quelle del Mezzogiorno, dell'Est, dell'Ovest di Francia, e delle Ferrovie Parigi-Lione-Mediterraneo, domanda che venga riconosciuto ed applicato il seguente principio, e cioè che tutte le ritenute fatte ad ogni singolo impiegato, debbano essere iscritte al suo nome e debbano essere rimborsate senza alcuni interessi agli agenti tanto dimissionari quanto licenziati, quando, ben inteso, non lo siano per furto o frode pecuniaria; come pure debbano essere restituite alle vedove o figli degli impiegati morti in attività di servizio, che non avessero raggiunto il termine voluto dal regolamento;

« Si associa al comm. Gelmi nel chiedere che siano ammessi anche gli agenti subalterni a far parte del

Comitato Amministrativo della Cassa, ed esprime il desiderio che tali nomine vengano fatte direttamente col mezzo dell'elezione;

« Che fra le reclamate modificazioni dello Statuto Sociale, lasciate alla facoltà del Comitato e del Consiglio d'Amministrazione, sieno pure studiate e discusse quelle proposte da cento soci;

« Che infine lo statuto della Cassa non vincoli l'uomo che in qualità di compartecipante e non come dipendente. »

SECONDA PARTE.

Fondazione ed opera della Società di Mutuo Soccorso fra i Macchinisti e Fuochisti delle Ferrovie Meridionali.

Per compiere un grato dovere e per informare i Soci nostri della fondazione e dell'opera della Società di Mutuo Soccorso fra i compagni appartenenti alle ex-Ferrovie Meridionali, la quale aderì al patto di fratellanza, stretto nel 1885 in Milano, coi conduttori di locomotive delle altre reti, formando così un'Associazione nazionale di miglioramento, esponiamo i seguenti cenni storici.

Dalle informazioni e dai documenti fornitici da un compagno nostro, abbiamo potuto stabilire che, la Società di Mutuo Soccorso fra i Macchinisti e Fuochisti delle Ferrovie Meridionali e Calabro-Sicule, venne fondata il 1° gennaio 1882 e definitivamente costituita il 1° maggio 1883 (1) con sede in Ancona.

Il primo atto compiuto da una Direzione provvisoria, residente in quella città, fu l'appello rivolto ai compagni dei depositi locomotive delle due reti, e che pubblichiamo qui sotto.

« *Amici e Compagni di lavoro!*

« La nostra vita operosa è circondata da pericoli d'ogni sorta, e si può dire che la sventura stia appiattata sotto le macchine che guidiamo, e ci colga allorquando ci crediamo più sicuri. E quasi non ba-

(1) Art. 4 dello Statuto.

stasse il rischio a cui ogni giorno esponiamo la vita, noi siamo anche chiamati responsabili delle vite altrui, alla nostra destrezza affidate, e che talora un perverso destino conduce, insieme alla nostra, alla rovina. La Direzione delle Ferrovie, presso le quali siamo impiegati, ci soccorre nelle malattie, ci aiuta nelle sventure che c' incolgono, ma non può estendere la sua protezione a sollevarci in ogni nostro bisogno. E' necessario pertanto che là dove essa non può giungere, allarghiamo le nostre braccia fraterne, aiutandoci vicendevolmente.

« Chi meglio di noi può conoscere tutti i casi in cui una mano stesa a tempo può mitigare un dolore, può salvare da un'ingiustizia, può risparmiare affanni e miserie alle nostre famiglie?

« Completiamo quindi l'opera coll' unire tutte le nostre forze, indirizzandole al reciproco e dignitoso soccorso.

« Voi non avete bisogno che vi indichiamo ad uno ad uno quali siano i nostri bisogni; la dura lezione dell'esperienza ve li ha già appresi pur troppo. Sapete quanto siano numerosi, e quanto costi l'apportare a ciascuno un soccorso: il primo nostro lavoro pertanto dev'essere quello di raccogliere un capitale rispondente al numero ed all'importanza di quei bisogni, un capitale considerevole che assicuri l'avvenire della Società. Guai se per ismania di toccare troppo presto i frutti del nostro risparmio, noi ci divorassimo man mano le quote versate, per soccorrere ai bisogni dell'oggi! Se ciò avvenisse, di fronte ai bisogni dell'indomani, non potremmo più mantenere le fatte promesse, verremmo meno ai nostri impegni, e per alcuni che si sarebbero soccorsi, rimarrebbero tutti gli altri traditi nelle concepite legittime speranze. Allora la disillusione, la diffidenza ed il dispetto distruggerebbero nel germe questo spirito di fratellanza che ci unisce, e deve renderci forti.

« L'unica sorgente dell'indispensabile capitale sociale, sta in noi, o amici, sta nelle nostre economie, nel nostro spirito di sacrificio.

« Conosciamo la vostra condizione perchè è pure la nostra: dividiamo con voi il pane quotidiano, ma sappiamo pur anche che una piccola economia è possibile; ed in questa economia deve sostenerci la coscienza di compiere un dovere e di meritarci la sicurezza dell'avvenire. Guardatevi intorno: non siete voi i primi a fare un simile sacrificio: in Francia, in Inghilterra, in molti paesi, quanti operai hanno eroica-

mente sopportato per anni ed anni stenti e privazioni, affine di poter raccogliere capitali atti a metterli al riparo, e per sempre, da ogni insulto della fortuna!

« Quanti più saremo, tanto più rapidamente arriverà il giorno in cui raccoglieremo il capitale sospirato, e più presto distribuendosi i soccorsi, potremo provare i vantaggi della nostra Società. Procediamo calmi nella nostra opera, con rettitudine d'intenzioni, senza fretta ruinosa, senza perderci in vane discussioni, che dividono gli animi ed allontanano dagli scopi pratici, e per ora non pensiamo che ad accrescere sempre più il nucleo già numeroso dei nostri Soci.

« Un solo pensiero ci guidi: soccorrerci l'un l'altro; un solo affetto ci animi e sorregga: l'amore vicendevole; la concordia del lavoro ci affratelli; le nostre forze, potenti perchè compatte, non potranno mancare di toccare l'onesta mèta che ci attende. »

Lo scopo per cui si tentava di unire in un Sodalizio, il personale di macchina era più recondito che palese, ma trapelava fra le righe del manifesto pubblicato. E lo scopo precipuo dei principali promotori era quello di reclutare tutti i compagni, coll'intento di far poi dell'Associazione una vera e propria lega di resistenza, capace di lottare e di vincere lo sfruttamento che andavano esercitando le Compagnie sul personale.

Date queste condizioni, la novella Associazione visse nell'equivoco. La propaganda scritta ed orale, fatta tra i soci, veniva interpretata in vario modo. Gli stessi rappresentanti della Società sono stati, qualche volta, trascinati a seguire la corrente prevalente.

Tuttavia il numero dei soci era giunto alla cifra di 650.

Conveniva dunque che la Società incominciasse a far qualche cosa in pro' dei soci, tanto più che da molti depositi si erano manifestati dei lamenti contro l'esoso trattamento che veniva fatto ai conduttori di locomotive.

Era generale però il malcontento, per l'esiguo salario annuo assegnato ai Macchinisti e Fuo-

chisti, e per la eccessiva durata della giornata di lavoro.

Dai depositi locomotive vennero spedite al capo servizio della Trazione, delle istanze, affinchè si ponesse fine ad uno stato di cose divenuto ormai intollerabile, ma senza ottenere nemmeno l'ombra di un miglioramento.

Anche i dormitorî del personale di macchina lasciavano molto a desiderare, sia pel poco rispetto che le Amministrazioni avevano della *legge, sulla tutela dell'igiene e della sanità pubblica*, sia per le condizioni in cui erano abbandonate le brande.

Nessun rimedio o provvedimento fu preso dai grandi funzionari delle ferrovie Meridionali.

Reiette tutte le domande presentate ai supremi poteri della Amministrazione, delusi tutti dai tentativi fatti inutilmente, perduta ogni speranza di migliorare le condizioni morali ed economiche, quei lavoratori pensarono di rivolgere le loro querele, i loro lamenti, l'espressione dei loro più urgenti bisogni, con un Memoriale, al Direttore generale dell'Esercizio delle Ferrovie Meridionali.

Questo Memoriale diceva che il personale di macchina, mosso dall'istinto comune del proprio miglioramento, dopo aver esaminato taluni fatti ed i relativi inconvenienti, domandava che la Amministrazione intervenisse, affinchè non si ripetessero.

Il Memoriale conteneva i quadri degli stipendi dei Macchinisti e Fuochisti, al quale facevano seguito alcune osservazioni fatte dai medesimi.

Esaminava il sistema dei premi pei risparmi del combustibile e dell'olio, ed esprimeva il desiderio che venisse modificato, aumentando così la somma dei loro guadagni. Dimostrava che la diminuzione *di un terzo* del valore della pernottazione, non era equamente compensata dal nuovo premio di buona conservazione delle locomotive.

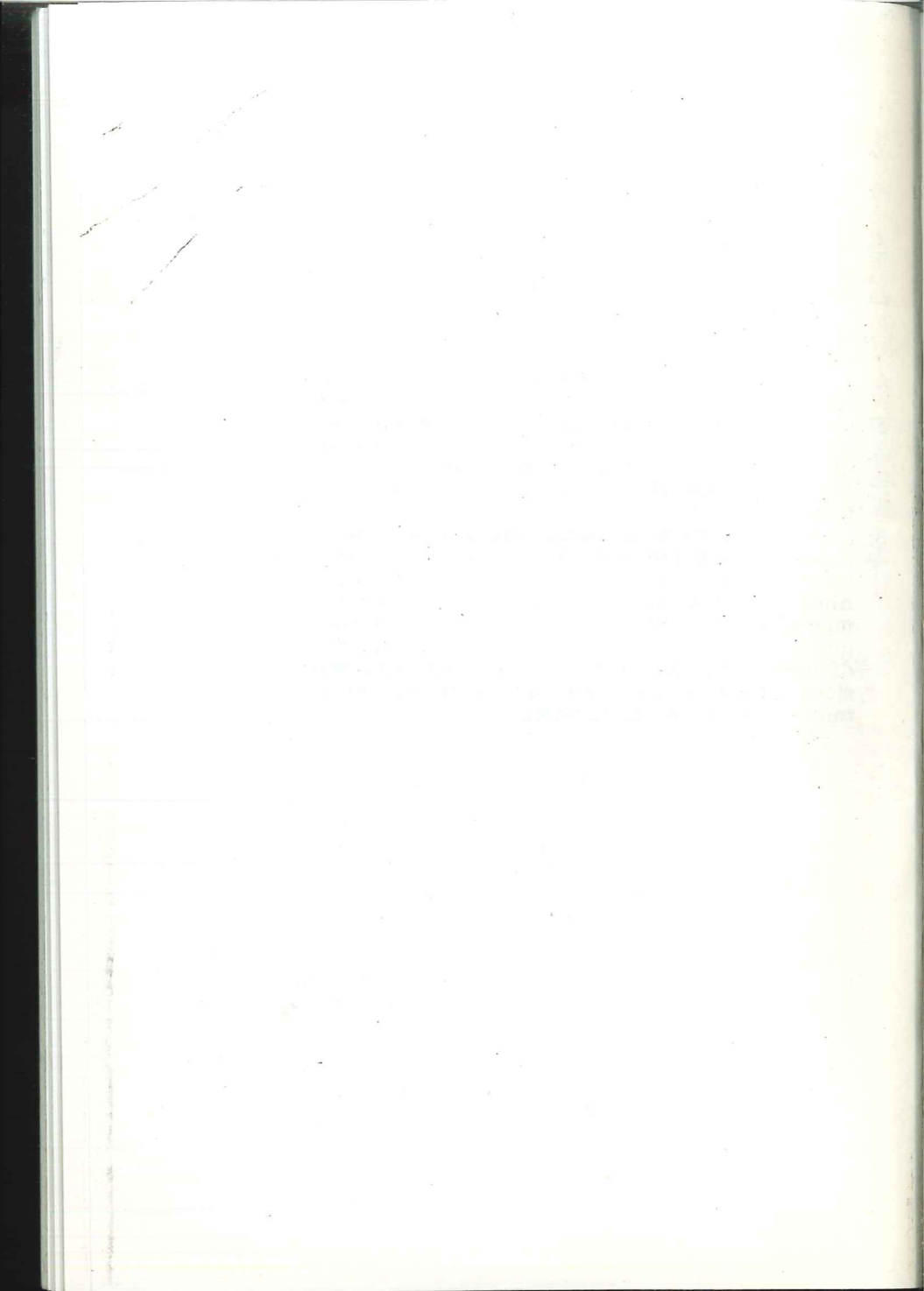
Si doleva perchè le indennità chilometriche dei conduttori di locomotive erano inferiori a quelle del personale di scorta ai treni.

Domandava che le indennità di malaria, fossero parificate a quelle del personale sedentario nei luoghi infetti.

Chiedeva infine che i superiori fossero più miti nel punire il personale, ed invocava il miglioramento radicale dei dormitoi, non che altre riforme di minore importanza.

Il Memoriale era firmato da sei macchinisti, rappresentanti altrettanti depositi, e portava la data seguente: Rimini, Luglio 1884.

Fu così grande e generale l'entusiasmo del personale di macchina delle ferrovie Meridionali, quando venne a conoscenza delle questioni contenute nel Memoriale, che nacque nel pensiero di tutti la fiducia di ottenere finalmente dalla Direzione generale, i miglioramenti da tanto tempo sospirati.

Ma il direttore generale che aveva letto e ponderato il contenuto del medesimo, e conosceva la coscienza che poteva infondere nell'animo degli interessati, decise di colpire severamente due dei firmatari del Memoriale stesso, cioè lo Asnaghi e il Del Bianco, con tre giorni di sospensione dal lavoro e dalla paga, e col trasloco di punizione, compiendo così una delle tante prepotenze capitalistiche.

TERZA PARTE.

Le Convenzioni ferroviarie — Fusione delle Società fra Macchinisti e Fuochisti delle Ferrovie italiane — Minaccia di sciopero.

Nell'animo degli italiani, — desiderosi che l'esercizio governativo, similmente a quanto avviene per le poste e pei telegrafi, fosse mantenuto anche per l'importante industria delle strade ferrate — era ancor vivo il ricordo della società « Adamo Smith » composta dei grossi nababbi della consorteria toscana, quando nel 1884 si riparlò del contratto delle Convenzioni ferroviarie, il quale fu ripreso in esame, rimaneggiato e presentato al Parlamento, dal vecchio e furbo Depretis, presidente del Gabinetto e ministro dell'interno.

La presentazione dei Capitolati del grande carrozzone, allarmò vivamente, e ben a proposito, i ferrovieri.

La Società Macchinisti e Fuochisti dell'Alta Italia, vigilante sugli avvenimenti, sentì subito il bisogno di difendere le sorti dei suoi soci, perchè lo Stato colle Convenzioni, avrebbe ceduto anche un esercito di circa novantamila lavoratori (fra impiegati ed operai) lasciandolo all'arbitrio delle Compagnie assuntrici.

Incominciò intanto, come abbiamo già detto, a distribuire a tutti i deputati la seconda edizione del « Memoriale » pubblicato in seguito alla deliberazione dell'Assemblea generale del 1884, sperando di trovare nei rappresentanti della

Nazione i difensori dei diritti acquisiti ai ferrovieri: coloro cioè che avrebbero fatto garantire a tutti un equo avvenire, ed una pensione nei tardi anni della vita.

Alla Camera seguì la discussione sugli articoli dei capitolati pel contratto di cessione a Compagnie private dell'esercizio ferroviario, ed i giornali del 6 febbraio 1885 riportarono la notizia che l'art. 103 (quello riguardante le nuove condizioni dei ferrovieri) era stato approvato alla Camera, dopo lunga e vivace discussione; ma con pochi voti di maggioranza. Gli stessi giornali riportarono inoltre che i deputati presenti erano soltanto 312, dei quali 120 contrari e 184 favorevoli.

Figuriamoci in quale stato d'animo si trovassero i ferrovieri!

L'ardente desiderio di conoscere integralmente ed al più presto possibile tutti gli articoli delle Convenzioni, determinanti le condizioni avvenire degli agenti, era nell' animo di tutti gli interessati; più intenso era però nel personale di macchina, che tanti sacrifici aveva compiuti a tutela dei proprî interessi.

Per raggiungere tale scopo, la Presidenza, decise tosto di consultare l'onorevole Maffi, che in quei giorni si trovava in Roma, e sapere da lui, tanto assiduo nel patrocinare i nostri diritti, in quale considerazione fosse stato tenuto il « Memoriale » della Società Macchinisti e Fuochisti, durante la discussione e le votazioni avvenute alla Camera dei deputati.

E così fu fatto.

L'on. Maffi rispose:

Cari amici,

Ricevo oggi la vostra lettera e mi affretto a rispondervi. Avrei potuto spedirvi il volume delle Convenzioni, ma in quel dedalo intricatissimo, avreste dovuto sudare per rintracciare gli articoli in merito al personale.

Ne feci quindi lo stralcio. Eccoli:

Art. 8. — Una o più Commissioni, composte ciascuna di tre rappresentanti del Governo, e di tre delegati per ognuna delle Società esercenti le reti Mediterranea ed Adriatica, procederanno:

1° Al riparto del personale delle Amministrazioni che attualmente esercitano le linee destinate a costituire le nuove reti, in ragione dei rispettivi bisogni di queste.

Art. 31. — Il concessionario dovrà impiegare esclusivamente italiani, salvo le eccezioni che, dietro giustificati motivi, venissero approvate dal Governo.

Nelle nuove nomine saranno, a parità di condizioni, preferiti coloro i quali abbiano servito lodevolmente, non meno di otto anni, nel regio esercito o nella regia marina come militari di truppa, allorchè presentino le condizioni di moralità, di attitudine fisica, di età e di capacità prescritte dai regolamenti sul personale per l'ammissione in servizio.

Art. 35. — Il Concessionario avrà verso le Casse-pensioni, le Casse di soccorso, le Masse vestiario e le altre istituzioni concernenti il personale, gli oneri spettanti alle Amministrazioni ferroviarie a cui succede, ed alle quali il personale rispettivamente appartiene.

Il Concessionario dovrà dare opera al riordinamento delle Casse pensioni e di soccorso, e concordare coi Comitati amministrativi di dette Casse i provvedimenti occorrenti a porre queste in grado di corrispondere agli scopi per i quali sono istituite.

Sarà provveduto come e da chi di ragione, e dalle competenti autorità, alle occorrenti modificazioni degli Statuti e dei Regolamenti di dette Casse e della Massa vestiario, e potrà essere istituita una sola Cassa pensione e una sola Cassa di soccorso per la nuova Rete, od anche per tutte le Reti; rispettando i diritti acquisiti dagl'impiegati verso le medesime istituzioni a norma dei Regolamenti vigenti.

Per lo scopo medesimo, sarà versata nelle Casse stesse ogni anno una somma corrispondente al 2 % degli aumenti di prodotto lordo, al disopra di quello iniziale, da prelevarsi sulla parte di prodotto lordo spettante allo Stato, fino a raggiungere la somma che risulterà necessaria per colmare le insufficienze dei versamenti fatti anteriormente al 1° gennaio 1885.

Inoltre dal cominciamento del presente contratto, la quota di contributo, ora pagata dalle amministra-

zioni ferroviarie alle Casse pensioni e di soccorso, sarà aumentata di due terzi, a carico del concessionario, per servire, insieme all'aumento di contributo che gli impiegati inscritti nelle medesime potranno essere chiamati a versare a termini dei Regolamenti, ad assicurare in futuro lo adempimento degli obblighi delle Casse medesime.

Art. 103. — Il Governo consegnerà l'elenco del personale in attività di servizio presso le cessanti Amministrazioni ferroviarie, il giorno del cominciamento del contratto, colla indicazione del grado, della anzianità e degli stipendi.

Il concessionario accetterà in servizio gli impiegati componenti detto personale, che verranno dalla Commissione di ripartizione, di cui all'articolo 8 del contratto, assegnati alla sua rete, e ne regolerà la qualifica e lo stipendio in base alle classificazioni di organico, che saranno da esso stabilite « avuto riguardo alla natura ed importanza delle funzioni « esercitate e, a parità di merito, all'anzianità posse« duta nell'ultimo loro grado. »

Se i nuovi ordinamenti portassero per alcuno degli impiegati una riduzione di stipendio, sarà conservata la differenza a titolo di assegno personale, e rimarrà sottoposto alla ritenuta per la Cassa pensioni.

Gli impiegati saranno soggetti ai regolamenti sul personale che verranno stabiliti dal concessionario.

Art. 104. — Il concessionario dovrà soddisfare i diritti degli impiegati a cui si riferisce il secondo capoverso dell'articolo 30 del Capitolato 30 giugno 1864 per la cessione delle ferrovie dello Stato, ammesso alla legge 14 maggio 1865, n. 2279.

L'onere delle pensioni liquidate a favore degli impiegati predetti sarà ripartito fra lo Stato ed il concessionario in conformità del disposto del secondo capoverso dell'articolo 31 del Capitolato medesimo.

Come vedete, tutto è nelle mani dei nuovi esercenti; però, come prescrive l'art. 35, il riordinamento delle Casse pensioni e di soccorso dovrà essere concordato coi rispettivi Comitati. In quanto al riparto del personale, soltanto so che le *famose* Commissioni, di cui all' art. 8, vi stanno lavorando e che il Senato non se n'è occupato per niente.

Se dalle singole Divisioni non è pervenuto niente agli impiegati, vuol dire che le Commissioni suddette

faranno il riparto del personale come loro talenta, senza occuparsi di tanti riguardi.

Pur troppo l'ordine del giorno da voi votato a Milano, come tutti gli sforzi da me fatti alla Camera, s'infransero contro lo scoglio della volontà dei banchieri, che sono oggi i veri arbitri dei destini di questo povero paese.

Devotissimo

ANTONIO MAFFI.

La Presidenza della Società non dandosi ancora per vinta, si rivolse ancora una volta, all'onorevole Maffi, per conoscere il suo parere circa la possibilità di una interpellanza alla Camera, intesa a chiedere conto al Governo dei reclami pervenutigli dai conduttori di locomotive.

L'on. Maffi rispose con questa lettera, così sconfortante per tutti:

On. Società fra i Macchinisti e Fuochisti delle Ferrovie Alta Italia

Milano.

Codesta onorevole Società, credendo ancora nell'efficacia dell'azione parlamentare, non si fa un giusto criterio della questione riguardante il personale ferroviario.

Tutte le petizioni, tutti i memoriali, tutte le proteste, le istanze e le preghiere del personale, rivolte al Parlamento, una volta votato l'art. 103 annesso alle Convenzioni non hanno più nessun valore, poichè la Camera con quel voto ha tolto al Governo ogni ingerenza sul personale.

Codesta Società mi dice che sarebbe forse opportuna una interpellanza per chiedere conto al Governo e alla Commissione in quale considerazione si tenne il reclamo dei macchinisti e fuochisti; ma chi volete che faccia questa interpellanza, quando la Camera ha già deliberato che dei reclami, non il Governo, ma i *nuovi padroni,* devono tener conto?

Una sola speranza ci può confortare, ed è che le Convenzioni non abbiano ad essere approvate, allora sarebbe ancora legittima l'azione del Governo e la sua tutela sul personale.

Non crediate che quanto vi scrivo sia la rinuncia ad occuparmi del personale; ho fatto tutto quanto le mie forze mi permettevano, e se mi fosse possibile raccogliervi i miei discorsi fatti in seno alla Commissione e alla Camera, vedreste che cercai di non venir meno a' miei doveri verso i compagni di lavoro, e vi persuadereste che presentemente non ci resta più nulla a fare.

Se le Convenzioni saranno approvate, vi resterà di rivolgere i vostri reclami ai futuri padroni.

Ai soci tutti stringo con affetto la mano.

Devotiss. Antonio Maffi.

Questa lettera divulgata tra i ferrovieri, li commosse profondamente.

E' dunque vero — si domandavano l'un l'altro — che le Compagnie non contente di speculare sul Governo, sulle Industrie, sul Commercio e sul lavoro nostro, oseranno altresì negarci le promesse che ci sono state fatte da tanto tempo?

Questa domanda non doveva e non poteva sfuggire a quei compagni che se ne stavano fuori dell'organizzazione, come non doveva sfuggire al personale di macchina delle altre reti.

La corrispondenza coi gruppi aumentava tutti i giorni, perchè questi chiamavano la Presidenza ed il Consiglio, residenti a Milano, a provvedere in merito alle gravi condizioni minaccianti i conduttori di locomotive.

Le vive e reiterate sollecitazioni e l'importanza loro, finirono per mettere la Presidenza alle strette, facendola risolvere ad agire energicamente.

Ormai aveva tentate tutte le vie della conciliazione, aveva fatti tutti gli sforzi umanamente possibili, per mettere d'accordo capitale e lavoro, per tentare di infondere nell'animo dei superiori e padroni, un po' di generosità.

Forse per la prima volta intuì che per difendere i comuni diritti, non era più il momento di ricorrere ai Morandini, ai Blumenthal, ai Massa, ai Cornetti o ad altri funzionari, ma

occorreva pensare ad un'organizzazione di resistenza.

Furono convocati i rappresentanti dei gruppi in assemblea generale, ed essi intervennero o fecero atto di adesione e di solidarietà, con numerose delegazioni.

In quella grande adunanza, tenutasi in Milano il 15 e 16 aprile 1885, i rappresentanti dei macchinisti e fuochisti dell'Alta Italia, delle Meridionali e delle Romane, deliberarono la fusione delle loro Società votando unanimi il seguente ordine del giorno:

« I rappresentanti dei depositi locomotive, intervenuti all'Assemblea del Sodalizio di Mutuo Soccorso fra i Macchinisti e Fuochisti delle ferrovie dell'Alta Italia, davanti al nuovo fatto che li divide fra due reti governate da due diverse Società assuntrici, stabiliscono di opporre a tale divisione materiale, l'unione degli affetti, del soccorso e degli interessi, e proclamano d'accordo coi Rappresentanti delle Ferrovie Meridionali e Romane, di unirsi fra loro in un unico sodalizio, denominandolo « *Società di Mutuo Soccorso fra i macchinisti e fuochisti delle ferrovie italiane.* »

Venne così costituita la nuova Società, col doppio scopo del mutuo soccorso e del miglioramento.

Intanto gli avvenimenti precipitavano. La cessione delle ferrovie all'esercizio privato delle Compagnie, diventò un fatto compiuto, con grave jattura del personale.

Però era vero che il ministro dei Lavori Pubblici, on. Genala, mentre si discuteva l'art. 103, aveva dichiarato alto e forte, che con tale articolo, i diritti di tutto il personale erano pienamente ed assolutamente garantiti.

Ed era pure vero che l'on. Barazzuoli (uno dei relatori della legge) aveva dichiarato che questa « dava al Governo il diritto di non approvare gli organici, se non fossero stati conformi ai patti convenuti ed ai diritti dei ferrovieri. »

Le Compagnie però non osservarono la legge,

non misero in vigore gli organici ed i regolamenti e continuarono, come continuano ancora, col libero arbitrio.

Il Governo aiutò la loro opera, perchè dopo avere pregiudicato lo spirito degli articoli che riguardano in qualche modo gli interessi dei ferrovieri con differenti interpretazioni, li ridusse poi così malleabili e tali, che l'interpretazione dei medesimi, rimane alla discrezione delle Compagnie.

E' questo un grave danno per il personale, al quale si è resa più lunga la carriera, si è diminuito il salario, si sono dimezzati gli aumenti, si è accresciuta la giornata di lavoro e la severità della disciplina.

L'art. 35 non ha avuto una sorte migliore. Esso doveva regolare la fusione delle vecchie Casse pensioni e di soccorso e provvedere a quelle nuove.

Queste, secondo la legge, dovevano corrispondere allo scopo per cui furono create, cioè dovevano assicurare ai pensionati, ed in caso di morte del ferroviere, ai superstiti suoi congiunti, la pensione.

Ma il lavoro della fusione e del riordinamento delle Casse venne affidato ad una Commissione composta di persone devote allo Stato ed alle Compagnie. Queste giunsero persino a far stabilire nello Statuto, in caso di dimissione o di licenziamento, la perdita delle somme versate, e di tutti i diritti del socio verso le Casse.

Tali sono i fatti principali che convinsero i ferrovieri italiani a considerare le Compagnie come enti decisi a fare i proprî interessi in ogni modo, sicuri della acquiescienza del Governo.

I ferrovieri risolsero di appellarsi al Parlamento, e col mezzo di deputati amici, vi fecero fare delle interpellanze sull'opera delle Compagnie, sulla violazione dei contratti e sulle condizioni da esse fatte al personale.

Tale calvario durò circa 8 anni; le interpellanze furono una ventina e tutte lusinghiere per le sorti e l'avvenire dei 90 mila ferrovieri.

Ma esse non servirono a nulla, perchè non produssero nessun effetto utile al personale, il quale al contrario, si vide diminuire a poco a poco, ma continuamente, il già magro salario e l'avaro premio di un lavoro troppo prolungato.

Fino dal suo inizio, questo stato di cose aveva giustamente esasperato gli animi dei macchinisti e fuochisti, e nelle grandi città, dove essi erano numerosi, l'agitazione aveva preso tale uno sviluppo che Governo ed Autorità di Pubblica Sicurezza temevano lo sciopero.

Intanto le scissioni e le polemiche vivaci, avvenute fra gli stessi membri del Consiglio d'Amministrazione della Mutua, consigliarono il Presidente, allora in carica, a dimettersi, ed a lasciare le redini del sodalizio in mano al Vice-presidente, sig. Lagazzo, ed al segretario, signor Achille Rimoldi.

Così stavano le cose, quando più necessaria era l'unione di tutte le forze.

Dalla città di Ancona, dove prestano l'opera loro numerosi operai, agenti e impiegati, la Presidenza della Sede centrale, aveva ricevute notizie, che la mettevano in grave apprensione, stante le peggiorate condizioni morali ed economiche degli operai delle officine ferroviarie, fra i quali si bucinava di mettersi in isciopero, non che del personale di macchina, che era ormai stanco di essere turlupinato da vane promesse.

Da un altro fra i più numerosi depositi locomotive, da quello di Roma, dove fanno capo tante linee principali scrivevano alla Presidenza, così: « La situazione di ognuno si aggrava di mese « in mese, e fra non molto per alcuni di noi, sarà « arduo problema da risolvere, quello di sostentare « la famiglia.

« Ormai abbiamo percorso tutte le vie possi- « bili per migliorare le nostre condizioni eco- « nomiche.

« Abbiamo incominciato dai nostri superiori « immediati, e, a grado a grado, siamo giunti « fino ai più alti dominî del Ministero. Le pro- « messe da ogni parte non sono mancate, perchè

« riconosciute legittime le nostre lagnanze, ma « dolorosamente ci è forza persuaderci che nulla « è stato fatto per noi.

« Come abbiamo detto più sopra, tutte le vie « che l'equità ci ha potuto suggerire, non ci fe- « cero ottenere alcun miglioramento. Ci rivolgiamo « pertanto ai membri del Consiglio di cotesta « Sede Centrale, affinchè ci diano quei suggeri- « menti che crederanno opportuni.

« E' infine da voi, che attendiamo l'iniziativa, « allo scopo di porre un riparo a questa condi- « zione dolorosa. Siete voi, che dovete preparare « il terreno e tracciare la via che ci rimane a « percorrere.

« Non si ponga tempo in mezzo; è tanto grave « la situazione che richiede la massima energia « e la più alta saggezza. »

Dinanzi a questi fatti, la Presidenza convocò d'urgenza in Milano, pel 5 gennaio 1886, il Consiglio d'Amministrazione e i tre Presidenti onorari.

Fra le deliberazioni più importanti, vi fu la nomina di una Commissione rappresentata da: Antonio Maffi e dagli avvocati: Carlo Romussi, di Milano e Antonio Paccetti, di Ancona (1), incaricata di esporre al ministro dei Lavori Pubblici, onorevole Genala, le peggiorate condizioni economiche del personale di macchina, causate dalle Compagnie assuntrici dell'esercizio ferroviario italiano.

Di questi rapidi provvedimenti furono tosto informati i compagni delle Sedi compartimentali di Roma ed Ancona, affinchè potessero sollecitamente formulare i reclami da consegnarsi al ministro pel tramite della Commissione stessa.

Compilati che furono, questa andò a Roma, il 22 gennaio 1886, a conferire col ministro dei Lavori Pubblici, on. Genala, al quale rappresentò

---

(1) L'avv. Carlo Romussi, l'on. Antonio Maffi, l'avv. Antonio Paccetti, furono per parecchi anni i presidenti onorari e gli efficaci patrocinatori della causa gagliardamente combattuta dalla nostra Associazione.

il malumore e lo sdegno profondo dei macchinisti e fuochisti, risoluti a non più transigere nelle loro legittime domande, esponendone le giuste accuse, descrivendone le peggiorate condizioni, e consegnando per ultimo la memoria e gli allegati annessivi.

Il ministro Genala, rispose che si sarebbe vivamente interessato delle condizioni di questi lavoratori, studiando a fondo le loro quistioni. E aggiunse che si riservava di dare fra breve una risposta categorica.

Benchè le promesse del ministro Genala non fossero tali da soddisfare completamente le domande avanzate dalla Commissione, essa avvertiva subito le Sedi divisionali di Roma ed Ancona, non che quella centrale di Milano.

Ecco il telegramma:

« Ministro ricevette cortesemente vostra commissione, vostri reclami. Promise occuparsi prestissimo questione. Riconobbe vita di sacrifici vostra. Chiese rapporti e reclami per conferire con amministrazioni e provvedere. »

Ma la risposta non veniva mai!

Il lunghissimo indugio pare impazientisse alquanto la redazione del giornale « *Il Secolo* » di Milano, la quale, pubblicava il seguente articolo:

I MACCHINISTI DELLE FERROVIE

« Il ministro Genala finge di non conoscere la condizione gravissima nella quale si trovano i macchinisti ed i fuochisti delle ferrovie italiane, e crede di poter impunemente scherzare colla disperazione di quei lavoratori che, per compenso alle fatiche ed ai pericoli d'ogni giorno, non ricevono neppure quanto è necessario al sostentamento quotidiano.

« Nello scorso anno i macchinisti e fuochisti mandarono al ministro Genala i tre presidenti onorarî delle loro Società, un tempo divise in Alta Italia, Romane e Meridionali: e scelsero tali interpreti perchè i macchinisti, che avevano prima osato fare alcuni re-

clami, erano stati rimossi, traslocati e puniti col solito pretesto delle ragioni di servizio.

« I macchinisti e fuochisti chiedevano un migliore stipendio, perchè l'attuale è insufficiente ai bisogni, una determinazione regolare delle economie di combustibile e materie grasse, che oggi sono lasciate all'arbitrio dei capi e ridotte a misure insignificanti, una divisione più umana dei servizi, perchè attualmente una coppia di conduttori di locomotive deve stare sulla macchina fino a 24 ore: e chi può garantire della mente di un uomo costretto ad una responsabilità così prolungata?

« Inoltre chiedevano una indennità pei servizî in regioni malariche. Domandavano anche che la *Società fra i macchinisti e fuochisti* venisse riconosciuta dalle Compagnie e non considerata nemica.

« Il ministro Genala fece molte promesse. Riconobbe la condizione dolorosa dei macchinisti-fuochisti la vita di continue abnegazioni sottoposta ad incessanti pericoli, e promise una sollecita soddisfazione ai reclami.

« Contemporaneamente si negava ai conduttori di locomotive delle ex ferrovie Romane ogni compenso del premio d'economia, vale a dire si riduceva il loro salario a metà!

« Si noti che sono tre mesi che quei poveretti non percepiscono un centesimo di economie e che crivellati dai debiti, non sanno come fare a tirare avanti.

« Il ministro promise alla Commissione che avrebbe provveduto: ma la parola di un ministro pare non assomigli alla parola degli altri cittadini perchè la si dà e non la si mantiene.

« Oggi regna quindi un malumore vivissimo. Aggiungasi che anche la Direzione Adriatica non paga le economie, nè i percorsi, e il malcontento si estende.

« Confessiamo di non comprendere la ragione della condotta del ministro. Costa tanto applicare la giustizia? »

Pochi giorni dopo la pubblicazione fatta dal *Secolo*, l'on. Maffi riceveva una lettera del ministro dei lavori pubblici, colla quale gli comunicava di aver « invitate le Amministrazioni ferroviarie dell'Adriatica e della Mediterranea, ad esaminare le domande dei macchinisti e fuochisti, con quell'interessamento che merita simile classe modesta e laboriosa di operai, e ciò colla speranza

che le medesime avrebbero corrisposto al suo invito. »

E' in questo modo, che Genala tradiva sè stesso. Nel discorso pronunciato alla Camera il 5 febbraio 1885, mentre discutevasi l'art. 103, aveva dichiarato che tutti i diritti dei ferrovieri erano da quell'articolo salvaguardati. Ora dimostrava in modo patente, che non osava imporsi alle Compagnie.

Chi non stava però colle braccia incrociate era l'autorità di P. S.; essa vegliava in permanenza. Le Stazioni, i depositi locomotive e le linee erano rigorosamente sorvegliate, notte e giorno, da carabinieri e questurini.

Il *chiamatore*, che di buon mattino si reca alle case dei conduttori di locomitive per svegliarli ed invitarli alla partenza, era accompagnato dalla forza pubblica, ed i carabinieri scortavano pure le macchine di alcuni treni, per tema che il personale di macchina si fermasse lungo la via, compromettendo il servizio. Insomma, le ferrovie erano poste in istato d'assedio.

La voce che macchinisti e fuochisti preparassero lo sciopero, era sulle labbra di tutti.

Giornali di ogni partito ne parlavano, affermando che sarebbe avvenuto fra breve ed indicandone i giorni; quelli reazionari lo biasimavano, mentre quelli radicali avevano parole di simpatia per la buona causa dei combattenti, aspiranti alla propria emancipazione.

Con tutto ciò, il servizio dei trasporti procedeva per opera dei conduttori di locomotive, con ordine e sicurezza in tutto il paese, tanto che i maligni di fronte a tanta disciplina, dissero che si era fatta una commedia.

Per queste ragioni *Il Secolo* ritornò a bomba:

« Il nostro Governo è servito malissimo dalle sue spie. Queste gli mangiano assolutamente i denari.

« Una prova la abbiamo ora a proposito del temuto sciopero dei macchinisti e fuochisti delle ferrovie italiane.

« Chi ha mai potuto dare per sicura al Governo la fola che si voleva fare uno sciopero? O piuttosto il

Governo lo credette perchè aveva la coscienza di trattar male i macchinisti e fuochisti?

« Quando si pensa che il conduttore di locomotive è una vittima volontaria del progresso, perchè il lavoro che compie sulla macchina lo brucia e lo consuma, talchè la media della sua esistenza è più breve di quella di tutti gli altri lavoratori, e che a questo macchinista si misura con avara mano la mercede, cercando di assottigliarla ogni giorno, in modo che più non gli basta a mantenere la famiglia; si è costretti a dire che tale contegno delle Direzioni, più che ingiustizia, è inumanità.

« Questi lavoratori sono costretti a spendere molto perchè mentre hanno la famiglia a casa, devono mangiare quasi sempre fuori: inoltre hanno l'obbligo di nutrirsi bene per riparare al rapido consumo delle forze e compensare le scarse ore di sonno.

« Se domandano un miglioramento della loro condizione, non domandano il superfluo, ma il necessario. E l'interesse delle Società ferroviarie impone che si trattino bene per avere un servizio sempre migliore. Anche pochi giorni or sono pubblicammo come ci risultasse in modo sicuro che lo sciopero non sarebbe stato fatto. Eppure le spie mal informate del Governo fecero credere che si dovessero in un dato giorno sospendere tutte le corse. L'altro dì vedemmo compagnie di soldati occupare parecchie stazioni e i carabinieri salire sulle macchine, sempre paurosi e vigilanti. Tutte paure vane, tutte misure che sarebbero ridicole, se non fossero irritanti.

« Invece di trattare in tal modo i macchinisti e fuochisti, abbiate per loro affetto e confidenza, e potrete vivere in pace con generale soddisfazione.

« Il commercio quindi può riposare tranquillo; ma le Direzioni delle linee ferroviarie e il Governo che ha un diritto di alta sorveglianza sulle ferrovie, non devono prendere argomento da questo spirito di abnegazione per conculcarli maggiormente; ma pensare invece che se, a forza di trattarli male prendessero una risoluzione disperata, ne verrebbe incalcolabile danno al paese. »

SECONDO PERIODO

> I pochi filosofi rinnegati della libertà possono temprare a lor modo le catene dei sillogismi più sottili, per dimostrare che milioni di uomini sono creati per essere le bestie da soma di poche migliaia di cavalieri privilegiati; essi non giungeranno a convincerci finchè non proveranno, che quelli sono nati con selle sul dosso, questi con speroni ai piedi.
>
> E. HEINE.

PRIMA PARTE.

Assemblea generale dell'aprile 1886 — Prime mosse della nuova Presidenza — L'Assemblea generale del 1888 e la Commissione da essa incaricata per conferire col ministro dei Lavori Pubblici — Il Comizio dei ferrovieri a Milano — Persecuzioni e traslochi.

Ammainando le vele, sostiamo qui, e ritorniamo col pensiero riposato e calmo ad esaminare alcune deliberazioni prese nell'assemblea generale dei conduttori di locomotive, tenutasi in Milano, nei giorni 1, 2 e 3 dell'aprile 1886.

Convennero nella capitale morale d'Italia, i delegati del personale addetto ai depositi locomotive. Essi erano stati scelti fra i più intelligenti ed energici compagni. Quasi tutta gioventù, balda e gagliarda, cosciente dei propri doveri e dei propri diritti, gioventù insomma che parla poco, e agisce molto, senza posa e con vigore, piena di fede nell'emancipazione del proletariato; in poche parole: il miglior elemento del personale di macchina.

Perciò le discussioni procedettero sollecite, senza retorica. Gli oratori miravano direttamente alla radice, all'anima, degli argomenti posti all'ordine del giorno.

Arrivati alla nomina del presidente, due erano le correnti che dominavano le discussioni; i rappresentanti dei depositi dell'Alta Italia volevano nominare il Lagazzo, perchè, secondo loro, si era esposto alle ire ed alle persecuzioni della Compagnia, mentre i rappresentanti di Roma, di Napoli e della Toscana, erano decisi di votare in favore di Cesare Pozzo, perchè aveva dato buona prova di sè, nelle lotte combattute in prò della causa comune.

Alcuni moretti volevano invece che fosse eletto, Bartolomeo Rossi, che, come presidente, aveva già dato — secondo loro — prove di capacità.

Ma tutti s' accorsero che i propugnatori di quest'ultima candidatura erano gli istrumenti della superiorità, e specialmente dell'Ufficio Centrale di Trazione.

I delegati di Roma, Napoli e della Toscana, considerando che il Rossi, il 23 settembre 1885, aveva date le dimissioni, accampando futili motivi, mentre l'agitazione del personale di macchina era salita al più alto grado e il sentimento di resistenza era entrato nell' animo dei più, e che nemmeno dopo i contrasti avvenuti fra la sede di Roma e il Vice-presidente Lagazzo, non era più opportuno di affidare a questi le redini della Società, si riunirono su proposta di Pietro Bascherini, presidente della medesima sede di Roma, in altra sala, per addivenire alla necessaria elezione.

Pietro Bascherini, presa la parola, disse:

« Noi abbiamo bisogno di un uomo energico, intelligente che sappia e possa degnamente rappresentarci; abbiamo bisogno di un uomo integro, operoso, e dobbiamo togliere di mezzo le nullità che fino ad ora furono preposte a tutelare le nostre sorti, le quali fra il sì ed il no, non hanno mai saputo se schierarsi decisamente

avversari delle Amministrazioni, oppure continuare ad esserne i plagiari.

« Quest'uomo non può essere altri, che Cesare Pozzo, il quale non solo riveste le qualità volute, ma ci ha dato prove luminosissime del suo attaccamento alla Società. Nessuno altro che lui può essere scelto da noi a Presidente. »

A questo punto vi fu chi obbiettò essere il Pozzo un ambizioso; ma l'oratore scattando aggiunse: « Codesta non è che una insinuazione che tutti dobbiamo sdegnosamente respingere — ma, ammesso anche che lo sia — è un ambizioso che ha saputo sacrificare i propri agli altrui interessi. »

Dopo di ciò si decise di votare il nome di Pozzo, il quale riuscì trionfalmente.

Fatta così, *tabula rasa,* dell'antica direzione della Società, presero posto i nuovi eletti in condizioni più libere, per ristabilire allo stato normale, le funzioni sociali.

Come avviene quasi sempre in simili casi, fra i residenti in Milano, formaronsi due schiere, una contro, l'altra in favore.

Questa crisi contagiosa che allargava e fecondava la discordia tra quelle file di lavoratori tanto bisognevoli di essere solidali, non durò a lungo, chè l'opera della Presidenza si volse a spegnere le più ardenti passioni.

Tornata così la quiete e la pace, fu possibile alla Presidenza di accudire con assiduità ed amore alle faccende della Società e di provvedere alla difesa dei manomessi e compromessi diritti dei soci.

Così, adempiendo all'incarico ricevuto, inviava il 12 ottobre 1886, all'Adriatica e alla Mediterranea insieme, una relazione sulle condizioni dei macchinisti e fuochisti affinchè ne fosse tenuto conto per una desiderabile riforma delle norme di trattamento da mettere in vigore.

Eccola:

Onor. Amministrazione delle Strade Ferrate,

Chiamato dalla fiducia de' miei colleghi di lavoro a disimpegnare la carica di Presidente di questa Società di Mutuo Soccorso fra i Macchinisti e Fuochisti

delle Strade ferrate italiane, non ho tardato ad accorgermi che fra le numerose incombenze che rendono grave e pieno di responsabilità l'ufficio affidatomi, sovra ogni altra s'impone quella di curare e provvedere al miglioramento della classe dei macchinisti e fuochisti.

Compreso allora dell'obbligo mio, credetti doveroso di riandare quanto sull'importante argomento era stato fatto dalle precedenti amministrazioni del sodalizio, e trovai, mi è forza riconoscerlo, che nella presentazione delle annesse e non infondate domande, erasi trascurato di tenere nel debito conto le qualità di naturale e legittima tutrice dei nostri interessi risiedente nell'Amministrazione ferroviaria, dalla quale dipendiamo e per la quale noi lavoriamo.

A questa omissione, la quale può aver lasciato aperto per avventura l'adito al pensiero, che da parte dei macchinisti e fuochisti delle Strade Ferrate Italiane siasi voluto in qualche modo, anche lontanamente, creare una pressione in favore nostro sulle onorevoli Amministrazioni ferroviarie, a questa omissione è mio intendimento e vivissimo desiderio di riparare, colla relazione che nella predetta qualità di Presidente della Società di Mutuo Soccorso fra i Macchinisti e Fuochisti delle Strade Ferrate Italiane, mi permetto di sottoporre al saggio apprezzamento di codesta onorevole Amministrazione, pur non dimentico della mia condizione di umile subordinato e dei doveri che alla medesima sono inerenti.

I miei colleghi tutti, quanto me, non ignorano punto come specie nella fase di transizione per la quale attualmente passano le due grandi Amministrazioni delle Ferrovie Italiane, formino oggetto di studi e di esame presso le rispettive Direzioni generali, le questioni riguardanti il modo di regolare e migliorare anche ciascuna categoria di Agenti.

E neppure ignorano come a raggiungere cotale onorevole intento, le prefate Direzioni generali cerchino di formarsi dapprima un esatto concetto delle condizioni delle varie categorie, per vederne nei rapporti del servizio i bisogni collettivi e personali.

Ond'è che nella mia poca sapienza, forte per altro del convincimento di interpretare i desideri e di secondare le aspirazioni dei miei colleghi, reputo che non debba riuscire discara a cotesta onorevole Amministrazione l' opera da me praticata con questa mia rappresentanza, quella cioè, di coadiuvare in certo qual modo, mi sia permessa l'espressione, al lavoro

preliminare di ricerche e di informazioni, per quanto riguarda la classe dei macchinisti e fuochisti, esponendo qui raccolti, i punti principali verso i quali convergono i nostri voti.

Non sono reclami quelli che noi facciamo, ma sono, come dissi dianzi, voti, desiderii vivissimi di veder migliorate le condizioni di una classe di lavoratori; più d'ogni altra esposta a peripezie d'ogni sorta, a pericoli continui ed a grave responsabilità.

Cotesta onor. Amministrazione si compiaccia di accogliere benignamente l'espressione di questi desideri e di soddisfare le oneste aspirazioni di una classe che ha pur sempre date prove non dubbie di zelo, di fedeltà, e di abnegazione e che saprà certamente, come sempre, rendersi degna della considerazione che le verrà accordata.

Nella fiducia di veder bene interpretata questa pratica, dovuta alla carica affidatami dal voto dei miei colleghi di lavoro, col massimo rispetto e con ossequio mi professo:

Di codesta onorevole Amministrazione,

Devotiss. POZZO CESARE.

Presidente Società M. S. Macch. e Fuoch. Ferrovie Italiane.

Ma il tentativo fallì.

Intanto le Compagnie ferroviarie avevano posto in vigore le « Norme sul personale » in esecuzione dell'art. 103 del Capitolato annesso al contratto per l'esercizio delle Reti del Mediterraneo e dell'Adriatica, dove, all'art. 8, è detto: « che le Società ammettono la costituzione di « Società cooperative di consumo fra i suoi Agenti, « mentre si riservano di esaminare, caso per caso, « se debbano, o no, riconoscerle. »

Ancora per iniziativa della Presidenza, il 12 aprile 1887, fu inviata una lettera al comm. ingegnere Fortunato Cornetti, Capo Servizio della Trazione del 1.° compartimento della Rete Mediterranea, con la quale si chiedeva che la Società venisse riconosciuta dall'Amministrazione: ma la risposta fu ancora una volta negativa.

Eccola nella sua integrità:

Signor Capo Sezione Principale

MILANO.

Accusandole ricevuta dell'istanza del signor Pozzo, presidente della Società di Mutuo Soccorso fra macchinisti e fuochisti delle Ferrovie Italiane, prego fargli sapere che la questione del riconoscimento della Società per parte delle Amministrazioni ferroviarie è cosa che esce dalla competenza dei singoli Servizi, e che perciò in ogni caso dovrà rivolgersi alla superiore autorità ossia alla Direzione generale, tanto più ora, che per il carattere generale assunto dalla Società, essendosi estesa a tutti i macchinisti e fuochisti delle Ferrovie Italiane, si toglie ai singoli Servizi di ogni singola Amministrazione, la possibilità di occuparsi, gli uni indipendentemente dagli altri, delle questioni, che per avventura fossero per sollevarsi.

Aggiungasi che l'attuale ordinamento della nostra Rete, divisa in due compartimenti di Trazione, si oppone che l'uno d'essi si occupi, di propria iniziativa, di cose che riguardano gli interessi dell' intera rete, senza riceverne preventivamente l'autorizzazione superiore.

Del resto io non potrei che confermare alla Presidenza la mia opinione, e cioè che regolari rapporti difficilmente si potranno stabilire fino a quando non risulti chiaramente dallo Statuto l'esclusione di ogni cosa che non abbia rapporto col mutuo soccorso, ciò che troppo chiaramente non appare dal nuovo Statuto, quantunque redatto sotto questo riguardo, in miglior forma che non il precedente.

L'Ing. Capo Servizio

F. CORNETTI.

Bisognava tentare dunque un'altra via e cioè: ricorrere ancora al Governo. Fu quindi incaricato l'on. Antonio Maffi di consegnare al ministro dei Lavori Pubblici, on. Saracco, un'istanza del personale di macchina. La medesima venne presentata il 22 aprile 1887.

In essa dopo aver accennato al convegno avvenuto un anno prima fra il Genala ed i rappresentanti della « Macchinisti e fuochisti » memori che l'antiveggenza del Governo aveva garantiti i diritti dei ferrovieri col disposto dell'art. 103 della legge sulle Convenzioni, dopo aver riportata la risposta dell'ex ministro, stata già riprodotta nel precedente capitolo, e colla quale si partecipava l'invito fatto alle amministrazioni ferroviarie di esaminare le domande del personale di macchina, si constatava, che se l'intromissione del Governo aveva ottenuto un certo risultato, ciò era stata cosa di poco momento, dappoichè assottigliati lentamente i guadagni, i macchinisti e fuochisti erano ricaduti nelle condizioni di prima, impossibili a sostenersi.

Il presidente della Società, da cui era firmata l'istanza, dopo aver premesso che da ogni parte gli giungevano domande di soccorso e di urgenti provvedimenti, così concludeva:

« Le mie facoltà e l'autorità mia son troppo « poca cosa in confronto delle numerose richie- « ste e dei bisogni, ragione per cui, rispettosa- « mente, mi permetto di sottoporre alla conside- « razione di V. E., per quei provvedimenti che « saranno opportuni, le condizioni in cui sono « gettate migliaia di famiglie.

« Eccellenza! Ella sa che gli stipendi e le in- « dennità di pernottazione, assegnati al perso- « nale delle locomotive, oltrechè non reggere al « confronto di quelli, non dirò, dell'America e « dell'Inghilterra, ma della Francia e del Bel- « gio, come stati più affini alla nostra Italia, « sono altresì riconosciuti insufficienti dalle no- « stre stesse Amministrazioni, le quali provve- « dono a riempire il vuoto, accordando e pro- « mettendo guadagni straordinari e compensi « eventuali; ma l'E. V. ignora certo che le com- « petenze derivanti da tali provvedimenti — fatta « doverosa eccezione per il personale del 1° com- « partimento della Mediterranea, dove la diminu- « zione è, fino ad oggi, più insensibile che altrove, « — non sono che la metà, il terzo, e spesso an-

« che meno, del valore di quelle ottenute per
« tanti anni, dalle cessate amministrazioni.

« E' ovvio dire all'E. V. quali conseguenze
« porti nella famiglia dell'operaio un sì conside-
« revole squilibrio de' suoi guadagni, come è su-
« perfluo ricordarle la garanzia dei diritti sancita
« dall'art. 103 delle Convenzioni; garanzia e diritti
« circa i quali l'E. V. vorrà intromettersi, affinchè
« siano letteralmente rispettati.

« Eccellenza! Il lamento che ho la missione
« di porgerle, è quello di migliaia di lavoratori
« dedicati ad una importantissima quanto deli-
« cata mansione; è, ripeto, il lamento di migliaia
« d'uomini, i quali, spontaneamente abdicano a
« quel desiato tesoro d'affetto che la convivenza
« domestica dona, e con ammirabile arditezza sfi-
« dano le vicissitudini e l'inclemenza del clima
« e, con rassegnazione, cimentano l'esistenza fra
« mille pericoli, logorandola in un lavoro op-
« primente.

« Verità codeste troppo evidenti per essere
« poste in dubbio, stringenti ed atte a persua-
« dere, come le specialità del mestiere colle con-
« seguenti esigenze, reclamino un guadagno ade-
« guato.

« Conto, nel valido appoggio di V. E. Da un
« interessamento pronto ed efficace, pendono oggi
« i cuori di migliaia di famiglie, anche perchè,
« più che lusingati sono incoraggiati a sperare,
« ricordando il controllo alle amministrazioni
« ferroviarie a tutela dei diritti del personale,
« istituito dal Governo col R. Commissariato (1),

---

(1) In Italia, per disposizione della ormai famosa legge detta Convenzioni ferroviarie, con la quale lo Stato cedeva il 1° giugno 1885, a Compagnie anonime di speculazione, l'esercizio delle tre grandi reti, venne costituito un R. Ispettorato generale delle strade ferrate, incaricato di fare eseguire rigorosamente la legge. Ma esso ha sempre in tutti i casi, specialmente se riferentisi al personale, dimostrato di essere un forte alleato dei banchieri.

Ebbene! per tali servigi, il R. Ispettorato delle strade ferrate fa spendere al Governo, o diremo meglio, al Paese, come risulta dal bilancio per l'esercizio 1897-98 Lavori pubblici —

nella parte ordinaria	L. 1,057,253
» » straordinaria . .	» 550,400
Totale	L. 1,607,653

« e confidando nelle esplicite dichiarazioni che
« il predecessore dell'E. V. ebbe a fare sulle in-
« terpellanze rivoltegli dagli onorevoli deputati
« Demaria e Maffi, nell'ultima sessione parlamen-
« tare. »

L'on. Maffi, nel presentarla al ministro, non mancò di ribadire le ragioni dei macchinisti, aggiungendo inoltre che l'Ispettorato governativo pareva volesse farsi complice, a danno del personale, delle violazioni dei patti sanciti dalle Convenzioni.

Disse il ministro che la sua recente entrata nel gabinetto non gli permetteva di rispondere subito, non conoscendo inoltre i precedenti delle questioni trattate nel Memoriale consegnatogli; promise però di occuparsene prontamente e seriamente.

Tuttavia, passato un certo tempo e non vedendo risposta alcuna, l'on. Maffi la sollecitò colla seguente lettera:

Roma, 10 maggio 1887.

Onor. Saracco, ministro dei lavori pubblici,

ROMA.

Il giorno 22 aprile u. s. avevo l'onore di conferire coll'E. V. in merito alla condizione del personale ferroviario, e le consegnavo nello stesso tempo una memoria del personale di macchina.

In quella circostanza, richiamando alla di Lei attenzione la mia interpellanza del 20 dicembre 1886, le dimostrava come la questione non fosse chiusa, e come nell'intento di non risollevarla alla Camera, desiderassi sapere — per soddisfazione legittima dell'ufficio mio — se i nuovi regolamenti ed organici del personale fossero stati ufficialmente applicati (poichè nel fatto lo sono), e se all'applicazione ufficiale fosse intervenuto il visto del Governo, come la legge prescrive.

Allora la E. V. mi disse di non conoscere la vertenza, ed era troppo naturale che io non dovessi insistere; però dichiarava che le avrei fatto pervenire una mia memoria in proposito, ed è in seguito a quella dichiarazione che mi permetto ora intrattenerla.

Gli *ordini generali di servizio* n. 238 per la Rete Mediterranea, n. 57-62-63-64-66 e circolare n. 20 per la Rete Adriatica, implicano tutte le disposizioni regolamentari ed organiche del personale, in sostituzione al regolamento 1° maggio 1871, che vigeva prima della legge 27 aprile 1885. Dal confronto di codesti ordini di servizio col vecchio regolamento risulta con la massima evidenza, quanto la sorte del personale sia peggiorata, e come di conseguenza i patti stabiliti dall'art. 103 del Capitolato annesso alla legge delle Convenzioni, non siano stati osservati.

E' certo superfluo esporre il risultato di siffatto confronto alla E. V., mentre dall'Ispettorato ferroviario Ella può e deve averlo, ben più autorevole e completo di quanto possa fare io stesso; e fra i fatti che alterano radicalmente la posizione di una gran parte del personale mi limiterò a segnalarne uno: Con l'ordine di servizio n. 63, per esempio, si altera l'organico del personale in modo da ridurre a 13 le categorie, mentre l'art. 40 del regolamento 1871 ne stabiliva 8. E questo aumento di categorie produce un tale spostamento nella classificazione del personale, da costituire un notevole peggioramento alle masse sbalestrate nelle ultime categorie.

Ora mi pare che siasi di fronte a questo dilemma: o le Società concessionarie hanno applicato i suddetti ordini di servizio senza il visto del Governo, e in questo caso contravvennero alle disposizioni di legge; o il Governo diede regolarmente la sua approvazione, e allora è obbligo suo di dimostrare come con le nuove disposizioni, i diritti del personale ferroviario non siano lesi.

Non so, se la E. V. desidera che tale dimostrazione abbia luogo alla Camera o in forma privata. Io sono indifferente su questo riguardo; ciò di cui m'interesso vivamente è di sapere se il Governo diede l'approvazione ai regolamenti nuovi *i quali sono applicati,* e se, avendola data, crede di non avere rinunciato anche a quello scarso diritto di controllo e di tutela sulla sorte del personale che la legge gli concedeva.

Con profonda stima,

Dev.mo ANTONIO MAFFI.

Finalmente l'on. Maffi fu dal ministro invitato ad una conferenza.

Durante la discussione sostenne, il Maffi, che le dichiarazioni fatte dal ministro, tre giorni

prima, alla Camera, affermanti che il Governo non aveva ancora approvato nessun regolamento e nessun organico, mettevano in evidenza la illegalità delle Amministrazioni ferroviarie, le quali in quanto riguardava regolamenti e organici, se non ufficialmente, avevano di fatto, ottenuto tutto. Il Governo aveva dunque lo stretto dovere di richiamarle all'osservanza dei patti stabiliti.

Espose inoltre tutti i particolari sulle peggiorate condizioni del personale, si lagnò che l'Ispettorato governativo non conoscesse *o non volesse conoscere*, tale stato di cose, e avvertì il Ministro che *era stanco di servire come valvola di sicurezza* all'esasperazione legittima dei ferrovieri. Concluse, dichiarando che se questa ultima sua pratica non avesse dato buoni frutti, avrebbe detto ai ferrovieri di non isperar più nulla, nè da lui, nè dal paterno ministero delle Convenzioni ferroviarie.

A parole così franche e leali, il ministro dei lavori pubblici, rispose coll' assicurare il Maffi, di aver ordinato uno studio comparativo fra i vecchi ed i nuovi regolamenti, volendo che i patti fossero rigorosamente rispettati.

Dal 10 maggio al novembre 1887 la situazione rimase immutata. L'on. Maffi avvertì quindi il Presidente della Società dei conduttori di locomotive, come il giorno 29 novembre avrebbe presentata alla Camera una interpellanza sulla presentazione dell'organico e del regolamento.

Con altra sua, in data 1.° dicembre, comunicava inoltre al Presidente medesimo che il ministro Saracco gli aveva fatto recapitare d'ufficio le risposte rese a tutti i quesiti sottoposti all'esame del Governo. Fra queste vi erano eziandio quelle delle due Reti, riferentesi all'istanza del personale di macchina.

Eccole entrambe:

Risposta della Mediterranea. — I premi per le economie sull'olio e sul combustibile di macchina, risultavano aumentati e non diminuiti; con vantaggio dell'interessatovi personale di macchina.

Risposta dell'Adriatica. — Nulla era stato innovato circa il trattamento del personale viaggiante al servizio della Trazione; detto personale continuava in via transitoria a godere degli stessi vantaggi, sia in rapporto all'indennità di percorrenza e di pernottazione, sia nei riguardi dei premi per le competenze, portate dagli ordinamenti antichi, a seconda della propria origine.

L'on. Maffi chiedeva infine al Sodalizio fatti e prove, per contestare tutte le asserzioni delle Amministrazioni. La Società non tralasciò di aderire in modo adeguato a tale domanda.

Pur troppo, tanto colle conferenze private avute col ministro dei lavori pubblici, Saracco, quanto con quelle ottenute dall'on. Di Lenna, capo del Commissariato governativo, non si era ricavato nulla di buono; epperò la Società dovette sollecitare l'on. Maffi ed altri deputati amici per un' interpellanza alla Camera.

L'on. Maffi ben di cuore accettò l'incarico, ed il giorno 29 dicembre 1887 la presentò alla presidenza della Camera. Volle però il caso che ne fosse presentata quasi contemporaneamente una altra dall'on. Demaria. Si ebbero così due deputati di partito opposto, combattenti per un medesimo scopo.

Queste due interpellanze furono messe all'ordine del giorno, per la tornata del 7 febbraio 1888.

La prima a svolgersi fu quella dell'on. Maffi. Essa era così concepita:

« Il sottoscritto desidera interpellare l'on. Ministro dei Lavori Pubblici, intorno alla legale applicazione dei regolamenti e degli organici del personale ferroviario, avendo la questione formato oggetto di pratiche d'ufficio rimaste finora insolute. »

Noi non seguiremo passo, passo, l'onor. Maffi nel suo lungo ed eloquente discorso, col quale tratteggiò efficacemente le nuove condizioni dei ferrovieri e provò l'impotenza, mille volte manifestata, dell'Ispettorato governativo, e l'insipienza del Governo, il quale aveva lasciato impunemente violare la legge da parte delle Am-

ministrazioni, escogitatrici, senza sanzione alcuna del Governo stesso, di un *ruolo*, da esse chiamato falsamente *organico*, non che di un regolamento aumentante la giornata di lavoro, restringente i guadagni e di più, rincruditore della disciplina (1).

Ricordiamo che il ministro dei lavori pubblici Saracco, il quale ben sapeva come il suo predecessore avesse esplicitamente dichiarato di riservarsi l'esame del primo *ruolo organico* contemplato dall'articolo 103, *ruolo* che avrebbe dovuto mantenere intatti i diritti degli impiegati, come il regolamento di cui parla lo stesso articolo, e avrebbe dovuto « determinare le norme per l'avanzamento, le sospensioni e le dispense dal servizio del personale » ebbe invece a dichiarare risolutamente che il Governo non aveva altro dovere ed altro diritto, fuori quello di ascoltare tutti i reclami rimessigli dai diversi ferrovieri, di esaminarne le ragioni con grande benevolenza, e quando le Società non facessero giustizia, almeno per quelli ritenuti fondati dal Governo stesso, di rivolgersi al collegio arbitrale, siccome al solo ente che può decidere le controversie insorte tra Governo e Compagnie.

Aggiunse anche di non entrare a discutere i diversi punti presi in esame degli onorevoli interpellanti, poichè temeva di non giovare alla causa degli impiegati ferroviari, ma di nuocere loro « non potendo, non dovendo, e non volendo togliere ai medesimi, il diritto loro spettante di ricorrere ai Tribunali. »

Il discorso dell'on. ministro dei Lavori Pubblici, fu spesse volte interrotto da ogni parte, dalle disapprovazioni della Camera. I due interpellanti si dichiarono insoddisfatti convertendo in mozione le interpellanze stesse. Con buona pace di tutti, ne venne quindi stabilita la discussione, dopo quelle del disegno di legge sui provvedimenti ferroviarî. Le dichiarazioni fatte alla Camera dal ministro dei Lavori Pubblici, in luogo

(1) Veggasi l'opuscolo, *Impotenza o complicità*, pubblicato dallo stesso Maffi e distribuito ai soci nel febbraio 1888.

di spegnere lo sdegno dei ferrovieri e far cessare la rumorosa e grave agitazione, sollevarono invece grandi malumori e l'agitazione stessa divenne più intensa e più estesa.

Tutti si domandavano: Ma questo Governo che, come la canna, pencola di qua e di là a seconda del vento, e sfugge al momento di compiere il suo dovere, sottraendosi a quella responsabilità che tanto gli pesa sulle spalle, è tale da essere degno di un paese civile?

Per queste condizioni di cose, « la Società macchinisti e fuochisti italiani » indirizzò immediatamente al ministro Saracco la seguente lettera.

Eccellenza!

Per quanto preziosi siano i suggerimenti della E. V., pure gli impiegati e gli agenti delle ferrovie, non sanno risolversi a denunciare ai tribunali le Amministrazioni da cui dipendono, anche perchè ciò produrrebbe un maggiore attrito fra esse ed il Personale, a scapito di quest'ultimo e del pubblico servizio.

Nè sembra ad essi miglior partito, rimettere la soluzione della vertenza ai corpi consultivi del Governo, dopo che l'E. V., ebbe a disconoscere ogni e qualunque ingerenza nell'ordinamento organico di un personale non suo, come d'altra parte rifuggono dal commetterne la soluzione alla discrezione del Collegio arbitrale (1) per non mostrarsi colpevoli di eccezionale ingenuità.

Per le suesposte ragioni, i sottoscritti, costituiti in Commissione, valendosi delle incondizionate facoltà avute dai loro rappresentati, alla vigilia del giorno in cui il Parlamento è chiamato a risolvere in modo chiaro e preciso, quale sia l'interpretazione dovuta all'art. 103 delle Convenzioni ferroviarie, ricordano ancora all'E. V., l'avvenuta violazione dei patti contrattuali da parte delle Compagnie concessionarie, comprovata dalle norme e dai regolamenti vigenti.

I danni cagionati al personale si riassumono: nel peggioramento delle condizioni generali e particolarmente in rapporto agli aumenti di stipendio, al maggior aggravio di ricchezza mobile, al rimaneggiamento

(1) S'intende pel tramito del Governo.

della massa vestiario, sopprimente le garanzie dell'articolo 35 del Capitolato, alle pernottazioni, alle trasferte, alle percorrenze, ai premi e gratificazioni in genere, alla confusione delle qualifiche e delle attribuzioni del personale di scorta ai treni, ai cottimi delle officine, ai dormitorî, all'esclusione del basso personale dai Comitati delle Casse Pensioni. E non ponno ommettere di riconfermare che l'art. 103, parla di ruoli organici i quali non dovevano aver vigore se non **dopo ottenuta l' approvazione dal Governo,** aggiungendo che l' allora ministro dei Lavori Pubblici, on. Genala, assicurò, nel modo più esplicito la Camera, come con l'art. 103 da lui proposto, **i diritti di tutto il personale fossero pienamente e assolutamente garantiti,** che, infine il relatore della legge, on. La Porta, ribadendo le assicurazioni del ministro, dichiarò a sua volta come **i diritti acquisiti al personale non sarebbero pregiudicati dall'art. 103, ma anzi garantiti dal contratto e dal capitolato.**

Dopo di che essi non sanno rassegnarsi al pensiero che V. E. voglia contestare — con grave danno della retta e letterale interpretazione della legge — le assicurazioni dell' autore delle Convenzioni, onorevole Genala.

Ed è appunto quello che si dispongono a testimoniare, i sottoscritti, nella prossima occasione in cui la Camera discuterà la mozione, che gli on. Maffi e De Maria hanno presentata, circa la interpretazione dovuta alle disposizioni contrattuali, le quali per legge, erano state sancite a garanzia dei diritti del personale ferroviario.

Il personale delle due grandi reti raccolse intanto tutte le forze allo scopo di vincere almeno l'ultima battaglia parlamentare combattuta in suo favore, nei riguardi delle Convenzioni.

La mozione presentata alla Camera, oltre che dagli onorevoli Maffi e De Maria, era firmata da quarantasei deputati e suonava così:

« La Camera, ritenuto che le innovazioni nelle discipline e nel trattamento del Personale passato alle dipendenze delle Amministrazioni ferroviarie, sono avvenute senza le garanzie e il controllo determinato del Parlamento, invita il Governo a provvedere affinchè l'art. 103 del Capitolato annesso alla legge 27 aprile 1885 abbia integrale applicazione. »

Nella discussione avvenuta il 29 marzo 1889, la Camera, dopo aver discusso diffusamente la mozione richiamante, a termine delle Convenzioni, l'obbligo delle Compagnie a presentare al Governo pel tramite del ministro dei lavori pubblici, gli organici ed i regolamenti, onde riceverne il *visto*, e riaffermante il dovere del Governo stesso, di verificare se avvenuta la completa assunzione del personale da parte delle Compagnie e mantenuti i diritti acquisiti, non che i disposti dei Capitolati annessi alle Convenzioni, votò il seguente ordine del giorno, concordato tra gli onorevoli Maffi e Menotti Garibaldi, e da quest'ultimo presentato.

« La Camera, confidando che il Governo procederà alla completa esecuzione degli art. 103 e 98 dei Capitolati annessi alle Convenzioni ferroviarie, passa all'ordine del giorno. »

Come abbia giovato l'azione parlamentare in pro' dei diritti acquisiti dei ferrovieri, lo dica la esposizione sommaria di molte interrogazioni, interpellanze e mozioni svolte alla Camera, dall'anno in cui furono votate le Convenzioni sino all'anno 1893 (1); ditelo voi, o lavoratori delle strade ferrate, voi, che siete le vittime dirette di un peggioramento morale ed economico. Ditelo voi a cosa valse tanta lotta, e che frutto hanno dato i nostri sforzi ed i nostri sacrifici, affinchè il Parlamento che ci aveva venduti, come si vende un branco di pecore, ci difendesse e salvaguardasse da un'eccessiva ed inumana tosatura.

Eccone l'elenco:

1. Il 25 novembre 1885 l'on. *De Maria* presenta una interrogazione sulle promozioni degli impiegati ferroviari;

2. Il 5 dicembre 1885 l'on. *Marziale-Capo* interpella sulle condizioni fatte al personale delle *ex-Romane* dalla nuova Società Mediterranea;

---

(1) La statistica venne desunta in parte dall'opera « *Lo sfruttamento dello sfruttamento* » di Antonio Maffi — Milano — Dicembre 1892.

3. Il 17 febbraio 1886 l'on. *Bonaiuto* interroga sulle disposizioni emanate dalla Società Sicula a danno degli impiegati ferroviari;

4. Il 27 novembre 1886 gli on. *De Maria, Favale* e *Badini* presentano interpellanza sul modo con cui il Governo ha confermato i suoi atti in rapporto alle Convenzioni, ai voti della Camera e alle dichiarazioni del Ministero, e ciò in riguardo alla tutela del personale ferroviario;

5. Il 15 dicembre 1886 l'on. *Pantano* presenta una interpellanza sull'andamento del servizio ferroviario in Sicilia, specialmente nei rapporti del personale;

6. Il 17 dicembre 1886 l'on. Maffi a nome anche dei deputati Armirotti, Costa, Marcora, Ferrari Luigi, Morin, Sani, Pantano, Mussi, Majocchi, Caldesi, Ferrari Ettore, Badaloni, presenta interpellanza per conoscere le disposizioni del governo circa l'applicazione degli organici e dei regolamenti del personale ferroviario;

7. Il 10 Marzo 1887 l'on. Odescalchi, interroga sulla causa degli scontri nei rapporti del materiale fisso e mobile e del personale;

8. Il 7 febbraio 1888 gli on. *Maffi* e *De Maria* svolgono due interpellanze sulla legale applicazione dei regolamenti e sulla presentazione degli organici, e dichiarandosi entrambi non soddisfatti delle risposte del Governo, presentano una mozione da sottoporsi alla discussione della Camera;

9. Il 22 novembre 1888 l'on. *Di Sant'Onofrio* interpella sul modo con cui procede il servizio nei riguardi del personale;

10. Il 27 marzo 1889 l'on. *Maffi* presenta una mozione per un più efficace funzionamento e controllo da parte dell'ispettorato ferroviario;

11. Il 29 e 30 marzo 1889 si discute la mozione *De Maria* e *Maffi* e dopo due giorni di lavori parlamentari la Camera vota un ordine del giorno, col quale si confida nel Governo e lo si invita a provvedere alla completa esecuzione degli art. 103 e 98; *ordine del giorno, rimasto sempre lettera morta;*

12. Il 13 maggio 1889 l'on. *Baccarini,* a nome di *De Maria, Maffi* ed altri 61 deputati, svolge una mozione relativa al personale straordinario addetto alle costruzioni;

13. Il 31 maggio 1890 l'on. *Baccelli Augusto* presenta una interrogazione sui regolamenti della Mediterranea;

14. Il 9 giugno 1890, l'on. *Sanguinetti* espone alla

Camera le condizioni delle Casse Pensioni e di Soccorso, reclamando dal Governo provvedimenti al riguardo;

L'on. *Placido* interloquisce sullo stesso argomento;

L'on. *Della Rocca* parla sulle condizioni del cattivo materiale, sulla insufficienza del personale e sui pessimi regolamenti;

15. Il 12 febbraio 1892, l'on. *Siacci* interroga sui ritardi;

16. Il 15 febbraio 1892, l'on. *Valle* interpella sulle cause dei frequenti disastri ferroviari;

17. Il 21 marzo 1892 l'on. *Imbriani* interpella circa le garanzie dovute al personale ferroviario;

18. Lo stesso giorno l'on. *Sanguinetti*, anche a nome di *Maffi*, interpella intorno al trattamento fatto al personale ferroviario;

19. Il 28 marzo 1892 l'on *Maffi* interpella il Governo intorno alle dichiarazioni fatte dal direttore della Mediterranea, all'Assemblea degli azionisti, circa l'obbligo legale della presentazione dell'organico;

20. Il 29 maggio 1893 l'on. *De Felice Giuffrida* interpella lamentando anch'esso la mancata presentazione dell'organico e dei regolamenti sul personale ferroviario, come dispongono gli art. 103 e 98 delle Convenzioni.

Il ministro Genala aveva un tempo risposto: « di aver già reclamato ed ottenuto la presenta- « zione degli organici degli impiegati delle tre « reti ferroviarie italiane. »

Sta il fatto però che al personale non furono mai comunicati!

Di fronte ad un tale stato di cose i lavoratori delle strade ferrate fin d'allora, e cioè sino dal 1888-89, compresero come non fosse possibile di ottenere vantaggio alcuno, se non percorrendo la via tracciata dall'organizzazione.

Andava quindi sempre più ingrossandosi la falange di coloro che riponevano nell'unione e quindi nella forza da essa derivante, l'unico mezzo per raggiungere la comune emancipazione.

I ferrovieri coscienti ed organizzati avevano meglio degli altri compreso che Alfredo Baccarini era nel vero quando, in Parlamento, aveva detto che: « l'accumulare in poche mani private « così complesse attribuzioni di banchiere, di

« esercente, di costruttore e di amministratore
« fiduciario dello Stato — come si vuol fare colle
« Convenzioni — crea ed anima una forza nuova,
« una forza oligarchica, non escogitata in nessun
« paese del mondo: un feudalismo novello con
« *ius vitæ et necis* (diritto di vita e di morte) sul-
« l'industria, sul commercio, sul personale, con
« tutti i conseguenti pericoli politici e sociali
« facili ad immaginarsi. »

Parole che mai saranno obliate dalla storia. Esse sono indelebili! Affermazioni così chiare e vere, per la loro stessa sostanza possono prendere forma ed autorità perfino nelle menti più semplici. Figuriamoci dunque l'effetto che produssero nelle masse, dove i semplici, ma anche gli intelligenti sono accomunati.

Bisognava dunque reagire!

La Società fra Macchinisti e Fuochisti stabilì la sede dell'Assemblea generale in Roma nell'anno 1888, dovendo dalla medesima uscirne una Commissione di compagni energici e tanto abili da presentarsi al ministro dei lavori pubblici, per riferirgli la condizione dei ferrovieri posti sotto i nuovi padroni e per ricacciargli in gola — quando la risposta non fosse stata soddisfacente, oppure offensiva ai diritti dei lavoratori — le frasi inopportune, riversando su di lui le responsabilità dell'avvenire.

Tale Assemblea avvenne negli ultimi giorni dell'aprile 1888 e fu diretta dal presidente onorario, avv. Antonio Pacetti di Ancona.

Dopo una lunga e vivace discussione sul pravo trattamento inaugurato dai *Nababbi* della Borsa e della Banca, esercitanti a scopo di speculazione le grandi reti ferroviarie del paese; uditi i fatti esposti dagli oratori, ognuno dei quali rappresentava il personale di macchina organizzato di ciascun Deposito locomotive, e raccolti i dati più importanti, l'assemblea ad unanimità e con entusiasmo elesse i membri della già accennata Commissione, nelle persone dell'on. Maffi, dell'avvocato Paccetti e dei macchinisti, Ragazzi Giulio, Rossi Aldobrando e Pozzo Cesare.

Il ministro dei lavori pubblici era assente e la Commissione fu ricevuta dal Segretario generale, on. Marchiori, al quale l'on. Maffi presentò i rappresentanti del personale di macchina.

Paccetti ricordò all'on. Marchiori, le lunghe pratiche, le istanze, i reclami fatti dai fuochisti dipendenti dall'Adriatica, per ottenere d'essere pagati a stipendio mensile e richiamò anche l'attenzione del Governo sulla questione dei cottimi per gli operai delle officine ferroviarie, dimostrando come tali vertenze non avessero fin' allora ottenuto esito alcuno.

Pozzo osservò che sarebbe superfluo esporre all' on. Marchiori tutti i termini della questione già trattata e svolta alla Camera coll' interpellanza Maffi: fece presente il malcontento che andava sempre aumentando e quale cittadino più che nella qualità di presidente della Società macchinisti e fuochisti, dimostrò la necessità da parte del Governo di provvedere e l'urgenza di richiamare le amministrazioni agli obblighi assunti verso il personale.

Ragazzi, con dati di fatto, specialmente in quanto si riferiva alle economie sul combustile, provò il peggioramento delle condizioni d'allora, in confronto delle precedenti.

L'on. Marchiori rispose che la questione era complessa, che contrastavano da una parte e dall'altra interessi legittimi non risolvibili, per non lederli, se non con grande studio e circospezione. Trovò l'azione del Governo molto circoscritta, trattandosi di rapporti fra privati esercenti e il suo personale, e dichiarò di non potersi impegnare con una risposta concreta. Il ministro, aggiunse, studierà con cura la grave questione.

A tali dichiarazioni il Pozzo replicò affermando che la Commissione non si era recata dal Ministro per avere una risposta, ma per fargli presente lo stato delle cose, il malcontento dilagante e l'obbligo di esso a provvedere, ed in così dire consegnò all'on. Marchiori una copia dell' opuscolo del Maffi, intitolato: *Impotenza o complicità.* Dopo di ciò la Commissione prese commiato.

Quanto avvenne dal giorno in cui le ferrovie passarono all'esercizio privato sotto il dominio delle Compagnie bancarie, e come le medesime abbiano mantenuto lo *statu quo ante* fu dimostrato, in Parlamento, come già abbiamo detto, dall'on. Maffi, nella tornata del 7 febbraio 1888.

Allo scopo di riprendere l'agitazione contro l'opera deleteria dei banchieri, la sera del 23 novembre 1888 le sale della « Società macchinisti e fuochisti » rigurgitavano di ferrovieri riuniti in Comizio. Il Presidente onorario avv. Carlo Romussi, il Presidente effettivo Cesare Pozzo, il macchinista Rossi Aldobrando, Giuseppe Mantovani (rappresentante il gruppo milanese del Personale viaggiante) e l'operaio Moraia, occupavano il banco della presidenza.

L'avv. Romussi incominciò col giustificare l'assenza del presidente onorario, deputato Antonio Maffi, quindi lesse le lettere di adesione ed i telegrammi giunti da tutte le parti d'Italia, e dopo aver spiegato lo scopo del Comizio, diede infine la parola al relatore.

Il presidente effettivo e relatore, Cesare Pozzo, incominciò col fare la storia delle famigerate Convenzioni deplorando specialmente la puerile docilità della Camera che aveva approvato l'articolo 103, lasciando il personale in piena balìa e all'indiscrezione speculatrice delle Compagnie.

Dimostrò, con documenti parlamentari e ferroviarî, come le Compagnie avessero trovato il modo di scaricarsi subito d'una spesa di 120,000 lire all'anno che la cessata Amministrazione dell'Alta Italia pagava del proprio; come avessero addossato al personale lire 1.25 in più di ricchezza mobile, come fossero scemati gli aumenti di stipendi, come ne fosse in tanti casi stato dimezzato l'importo, mentre si erano aumentate in contraccambio le punizioni e le multe.

Aggiunse che se un agente dell'Adriatica era costretto come degente in un ospedale, il sussidio non veniva pagato come prima alla famiglia, ma all'ospedale stesso; che le Società si erano esonerate dal pagare i medicamenti ai feriti, i

febbrifughi agli ammalati di malaria, escludendo la rappresentanza elettiva del personale inferiore nelle Amministrazioni delle Casse Pensioni e di Soccorso. Nè trascurò, l'oratore, di notare certi ordini del Governo che proibivano al personale anche i più giusti reclami, e concluse raccomandando l'unione di tutti per porre un freno ad uno sfruttamento logorante le forze dell'organismo, e non rimunerato da onesta mercede.

Parlarono in seguito esponendo buone ragioni i ferrovieri Moraia, Berrini, Colombo, Mantovani, Rossi Aldobrando ed altri, e venne all'unanimità votato il seguente ordine del giorno:

« Gli agenti ferroviari, riuniti a mezzo dei loro rappresentanti in Milano — udita la relazione esatta, chiara e documentata del relatore Cesare Pozzo — visto il peggioramento nelle condizioni generali e particolarmente nella massa vestiario, negli stipendi, nelle gratificazioni, nei cottimi delle officine, nel negato contributo di ricchezza mobile, nelle pernottazioni, nei dormitoi, nelle percorrenze, nei turni di servizio, nell'insufficienza di personale di scorta ai treni, nell'economia di quello di macchina, nel soccorso in caso di malattia od infortunî sul lavoro, nella prevalenza di fuochisti manovali sui fuochisti operai, nella confusione delle qualifiche ed attribuzioni del personale viaggiante, nell'esclusione della rappresentanza del basso personale dai Comitati delle Casse di previdenza, nel trattamento indecoroso usato verso tutti;

« deliberano,

di rivolgersi ancora una volta con una petizione al Parlamento, affinchè l'art. 103 delle Convenzioni venga interpretato nel senso che gli dette il Governo (come dichiarò alla Camera l'allora ministro Genala) affinchè il Governo stesso abbia a vigilare sulle condizioni di lavoro e sui diritti che l'antecedente trattamento consuetudinario e le Convenzioni dovrebbero assicurare al personale;

« invitano,

tutti gli agenti dei Depositi, delle Officine, e delle Stazioni ad esprimere il proprio voto e a sollecitare i deputati dei rispettivi collegi onde portino simili voti in Parlamento;

« raccomandano,

a tutto il personale ferroviario di tenersi fermo nei sentimenti attuali di concordia e di fratellanza per l'agitazione legale da intraprendersi, e per continuarla senza riposo e senza scoraggiamento, forte nella equità e giustizia delle proprie domande. »

Si elesse per ultimo una Commissione incaricata di esplicare i postulati sopra esposti. La stessa stava lavorando alacremente manifestando la propria esistenza, quand'ecco la Mediterranea usare una feroce persecuzione, traslocando i migliori elementi — i così detti agitatori — in località isolate od in centri ferroviari meno popolosi.

Infatti il 27 dicembre 1888 il giornale *Il Secolo* usciva col seguente articolo intitolato: « Le vendette ferroviarie »:

« Macchinisti, fuochisti, conduttori, operai ed altri impiegati si riunirono per discutere sulla loro condizione, e convennero di rivolgersi al Parlamento per domandare una interpretazione dell'art. 103 delle Convenzioni, più equo e favorevole ai loro interessi. Ciò facendo esercitarono un proprio diritto, un diritto che a tutti i cittadini è assicurato dallo Statuto.

« Ma lo Statuto non conta di fronte agli onnipotenti banchieri delle ferrovie. E questi signori hanno ricorso alla più bassa vendetta.

« Il personale ferroviario nella propria adunanza in Milano elesse una Commissione incaricandola di portare davanti alla Camera i giusti suoi reclami. Ma le Compagnie per impedire l'unione, traslocarono tutti i capi. Il conduttore Mantovani, fu mandato a Cuneo; il Pozzo, presidente della Società di Mutuo Soccorso fra i macchinisti e fuochisti, fu relegato a Moretta per le solite « ragioni di servizio. » E poichè altri Comizî erano avvenuti in altri centri, anche i ferrovieri di colà, furono raggiunti dalla vendetta padronale. Il Fanfani, che parlò al Comizio di Roma, fu destinato da Fiumicino a Collegno; il Brunelli, da Roma a Brindisi; il Ragazzi, da Bologna a Caserta.

« Forse che traslocando una persona si possono far tacere i giusti lagni di chi lavora e soffre?

« Alla Camera sorgerà bene una voce reclamante giustizia contro la prepotenza e l'arbitrio dei banchieri! »

Mentre le Compagnie dormivano sonni tranquilli, convinte di aver rotte le file avversarie coi traslochi dei migliori agenti; mentre per arrestare la giustissima e legale agitazione speravano nelle emanate disposizioni draconiane, ingannandosi a partito, a Milano, la sera del 7 gennaio 1889 si riunivano molti ferrovieri, rinnovando più saldo e più tenace l'impegno del comune lavoro. Il chiaro e scintillante programma fu espresso dal presidente effettivo del Sodalizio, dall'avv. Bortolo Federici, e da altri oratori.

SECONDA PARTE.

Congresso Internazionale fra i delegati delle grandi Compagnie ferroviarie in Milano — Opera dell'Assemblea generale tenutasi in Roma nell'aprile 1888 — Proposta di modificare radicalmente o sopprimere i premi di risparmio di combustibile e materie grasse — Questione morale.

Sospendendo per breve momento ogni notizia sull'esito dell'opera perseverante e tenace dell'onorevole Maffi e di altri suoi colleghi del Parlamento, noi ricorderemo ai nostri compagni come il giorno 17 settembre 1887 si inaugurasse in Milano il Congresso internazionale dei rappresentanti le grandi e ricche Compagnie ferroviarie dei due mondi.

Vi erano intervenuti i delegati dei seguenti paesi: Stati Uniti d'America — Messico — Argentina — Brasile — Giappone — Nuova Zelanda — Inghilterra — Francia — Austria — Belgio — Svizzera — Olanda — Italia.

Approfittando di tale avvenimento, i Macchinisti e Fuochisti organizzati, stabilirono di inviare alla Presidenza del Congresso internazionale, composto di padroni e grandi funzionari delle ferrovie italiane ed estere, una petizione che richiamasse l'attenzione loro, sopra alcuni *desiderata,* riferentisi al lavoro speciale, a cui è sottoposto il personale di macchina.

La petizione faceva notare come questo lavoro obblighi gli agenti ad un'esistenza divisa dalla famiglia, e come li esponga a tutte le vi-

cissitudini dell'atmosfera, ed a tante altre condizioni limitatrici delle loro esistenze; osservava inoltre che il servizio affidato ai conduttori di locomotive è colmo di difficoltà, di pericoli e di responsabilità gravissime, queste ultime verso l'Amministrazione e verso il pubblico che viaggia, senza pregiudizio di tutte quelle pene severe che possono infliggere loro i Tribunali, in base all'art. 314 del Codice Penale.

Le condizioni suddette, venivano confermate nella petizione, con una statistica sulla mortalità dei Macchinisti e Fuochisti.

Infine colla petizione si chiedeva ai componenti il Congresso internazionale un migliore trattamento nei salari, negli emolumenti, e nei premi, e delle speciali condizioni in rapporto agli statuti delle Casse Pensioni.

I congressisti discussero largamente tali proposte, ma senza che nel Congresso si facesse cenno della petizione ricevuta e senza darvi risposta alcuna.

Tuttavia, indirettamente, la si ebbe.

Essa uscì sulla più aristocratica Rivista, che si stampi in Italia, inaccessibile pel suo caro prezzo ai lavoratori: *La Nuova Antologia.* Era firmata dal segretario generale della Mediterranea, comm. Giuseppe Lampugnani. (1)

L'autore mostravasi preoccupato dell'opinione generalmente diffusa nel pubblico e riprodotta di frequente anche su libri e giornali, che il personale di macchina fosse condannato ad un lavoro improbo, superiore alle proprie forze, e tale da condurlo innanzi tempo alla tomba.

« Nulla di più falso » scriveva il Lampugnani « di tutto ciò; le statistiche sono lì a provare « come la vita media dei macchinisti non sia « inferiore a quella di alcun agente dell'Ammi« nistrazione, come provano eziandio che molte « classi agiate, quella dei medici ad esempio, « contino una mortalità più forte della loro. »

(1) Ora defunto.

E continuava osservando « che il servizio nor-
« male del personale di macchina, com'è stabi-
« lito, non raggiunge su tutte le reti » — attenti
« alla confessione spontanea — « il limite di la-
« voro che si può razionalmente domandare al
« personale, senza recar danno alla sua salute e
« senza compromettere la sua sicurezza, tanto
« che potevasi ascrivere a pregiudizio, il credere
« la vita dei macchinisti eccessivamente penosa. »

E calcando la mano, il Lampugnani sosteneva essere ciò « leggenda, anzi errore » — Mirava al tronco da sradicare ad ogni costo, il commendatore. — « Non si può negare » — aggiungeva — « che questo mestiere presenti qualche difficoltà, « ma in pari tempo esso è favorevole, per chi ha « buona costituzione, allo sviluppo delle forze e « alla conservazione della salute. E infatti le in- « fermità premature non sono così numerose nella « carriera dei macchinisti, come nelle altre. »

Ebbene: a contraddire il Lampugnani stesso, emergeva il fatto che la Presidenza dell'Associazione dei conduttori di locomotive aveva desunto le proprie cifre dai bilanci pubblicati dai Comitati dirigenti gli Istituti di previdenza ferroviari. Così dai medesimi bilanci aveva tratto le statistiche delle malattie e della mortalità dei macchinisti.

Si poteva essere più scrupolosi ed esatti?

I macchinisti e fuochisti dicevano infine che un confronto fatto fra i coefficienti delle malattie che incontravano gli operai delle officine ferroviarie con quelli dei macchinisti e fuochisti, aveva dimostrato loro come i primi contassero il 4 e mezzo per cento d'ammalati e l'8 per cento i secondi.

Nella petizione affermavano che sopra cento conduttori di locomotive, ne muoiono:

dai	20	ai	30	anni	il	21	per cento
»	30	»	40	»	»	36	»
»	40	»	50	»	»	21	»
»	50	»	60	»	»	19	»
»	60	»	65	»	»	3	»

e che ne sono pensionati:

dai 20	ai 30	anni	il	2	per cento
» 30	» 40	»	»	15	»
» 40	» 50	»	»	23	»
» 50	» 60	»	»	53	»
» 60	» 65	»	»	7	»

Chiudevano constatando che dei decessi, il 24 per cento avviene per ragioni di servizio e che il 13 per cento dei pensionati, appartengono ai feriti in servizio.

Che ne possiamo noi, se i bilanci degli Istituti di previdenza rendono simili risultati?

Naturalmente la Società Macchinisti e Fuochisti non rimase con le braccia incrociate, ma prese i dovuti provvedimenti, incaricando il suo presidente di rispondere categoricamente agli articoli del comm. Lampugnani.

Intanto s'inauguravano (Aprile 1888) i lavori dell'Assemblea generale della Società, convocata in Roma.

Nel discorso allora pronunciato dal Presidente, dignitoso, tanto nella forma polemica quanto nella confutazione delle statistiche, furono esaminate severamente le argomentazioni del Lampugnani.

Le incisive parole pronunciate dinanzi un'Assemblea numerosa ed intelligente, la quale aveva seguito passo passo l' oratore del personale di macchina, convinsero in modo tale, che se ne deliberò, seduta stante, la pubblicazione in opuscolo di propaganda (1).

Appena vide la luce fu subito distribuito fra i Soci. Ne vennero pure spedite alcune copie ai Direttori generali, agli altri funzionari delle Reti ferroviarie, nonchè alla Stampa.

La pubblicazione letta avidamente in tutti i Depositi di locomotive, compì la propria missione e cioè quella di persuadere i compagni

(1) *Questioni ardenti* di CESARE POZZO.

Macchinisti e Fuochisti, che ancora ne erano fuori, ad entrare risolutamente nella Società di resistenza.

Fu nell'Assemblea generale di Roma, che argomentandosi sulle discussioni fatte dagli intervenuti, si seppe intuire quali fossero i bisogni del Sodalizio e provvedervi con ordini del giorno e con nuovi articoli da introdurre nello Statuto.

Fu l'Assemblea di Roma che con energiche deliberazioni, cogli eloquenti discorsi ivi pronunziati, con le preziose deliberazioni, allargò le basi dell'organizzazione, e lanciò nella lotta, scintillanti faville. Queste spandendosi ovunque, illuminarono le menti dei compagni, facendo così aumentare l'autorità, la forza numerica e quella morale dell'associazione.

Essa comprese il compito suo. Iniziò con ardimento e costanza, un'opera moralizzatrice, nel seno stesso del Sodalizio.

A Roma si pensò e si provvide a combattere senza pietà ed a boycottare quei compagni che, incoscienti di fronte all'organizzazione, e poco scrupolosi nell'esercizio delle proprie attribuzioni, osavano sfidare spavaldamente gli ammonimenti ed i rimproveri degli onesti. Si decise di prendere le più radicali misure per sgominare coloro che disonoravano l'intiera classe. Eccone un saggio nella seguente deliberazione:

« L'assemblea riconoscendo la necessità di una costante propaganda, che infonda ed uniformi i criteri e le idee predominanti fra i compagni, di fronte ai bisogni della classe e delle funzioni sociali, delibera la pubblicazione ogni due mesi, di un *Bollettino*, corrispondente a detti scopi.

« Tale pubblicazione sarà diretta dal Presidente della Società. »

Epperò il 1.° giugno 1888, fu pubblicato il 3.° *Bollettino* col titolo: *Un po' più di luce.*

L'autore, nella prefazione diceva, che con tale opuscolo, credeva di fare cosa utile e buona, e che perciò era disposto ad affrontare la corrente che avesse tentato di violentare la sua coscienza,

affinchè un po' di luce risplendesse sul non mai bastevolmente deplorato malandrinaggio, compiuto impunemente da un ragguardevole numero di compagni macchinisti e fuochisti, colla chiusura delle valvole di sicurezza, coll'incitamento degli agenti subordinati, al furto del carbone, col trafugamento del carbone stesso dai vagoni e dalle cataste dei magazzini.

L'opuscolo si sparse in tutto il paese, dall'alpi al mare, lodato dai compagni onesti. I fatti dimostrarono come fu efficacissimo argomento d'educazione e di sana propaganda, avendo distolto dai poco encomiabili sistemi tutti i compagni non degenerati. Malgrado così splendido risultato un attento esame sulle corruzioni e sui furti suaccennati, dimostrò che le misure prese dall'assemblea generale di Roma, non potevano, assolutamente in tutto e per tutto, sanare la piaga.

Bisognava ricorrere ad altri provvedimenti, per disperdere in modo definitivo i renitenti all'onestà.

Per simili ragioni, la Presidenza si decise di ripresentare alla futura assemblea generale delle nuove proposte. I rappresentanti, compresi della dura necessità di dover combattere anche contro i compagni, votarono un ordine del giorno, del seguente tenore:

« I rappresentanti della Società macchinisti e fuochisti delle ferrovie italiane riuniti in assemblea, riconoscendo che ad onta delle amiche esortazioni fatte, una parte del personale di macchina persiste nell'abuso invalso di alterare le valvole di sicurezza e nella fraudolente rifornitura del carbone e dell'olio; considerando, che fra i conduttori di locomotive deve aleggiare uno spirito di intelligente rettitudine, atto a renderli consapevoli delle responsabilità inerenti alle loro attribuzioni; considerato, che le moderne locomotive reclamano maggiore capacità e cognizioni tecniche, e che tali qualità sono imposte dalle difficoltà del servizio e dalla forza dei tempi e della civiltà; deliberano di invocare una legge che fissi per i conduttori di locomotive la qualifica di operaio meccanico, e richieda loro una licenza della

quinta elementare, o, se possibile, delle « Scuole allievi fuochisti. »

« I posti di sotto Capo e Capo Deposito, non dovranno essere occupati che dai soli macchinisti operai. »

L'assemblea medesima deliberava inoltre, di istituire fra gli agenti il reciproco controllo, affine di impedire le frodi denunciate e per conseguire una ripartizione dei premi più equa, e ciò nell'interesse comune, anche puramente locale. Essa aggiungeva poi che a maggiore disciplina e dignità della classe i soci si astenessero dagli atti servili, e dagli stimoli corruttori.

Le nuove misure prese dai rappresentanti dei gruppi, ebbero la fortuna di essere maggiormente intese. La perspicace e vigorosa lotta sostenuta dal personale di macchina, onesto, fece poco a poco desistere quasi tutti coloro che, con grave pericolo della loro vita, e di quella dei viaggiatori, manomettevano le valvole di sicurezza delle caldaie.

Quello che non fu possibile di raggiungere, fu la completa rinuncia ai furti del combustibile e delle materie di ungimento, sebbene contro tale malandrinaggio, siansi rivolte tutte le forze organizzate.

Ma gli impenitenti, gli incorreggibili, i criminaloidi sono, pur troppo, nel seno di tutte le classi.

La completa questione di una riforma radicale mirante alla totale soppressione del salario a scala mobile, venne discussa molte volte nelle nostre assemblee, ed essa è tanto importante, che noi crediamo buon consiglio quello di esporne le varie fasi successive, precorrendo quell'ordine strettamente cronologico che ci siamo imposti nella compilazione del presente libro.

Il primo passo verso la soluzione, venne fatto durante l'assemblea generale dell'aprile 1894, nella sede sociale di Milano.

Alla lunga ed ordinata discussione, presero parte parecchi oratori, tra cui il Sampieri Vittorio, di Siena (1), il quale disse:

(1) Tolto ahi! troppo presto all'affetto dei compagni, che altamente ne apprezzavano le rare ed ottime qualità.

« Intendo parlare del sistema che ancora perdura, delle retribuzioni, chiamate, premi di economia.

« E' ormai noto a tutti, quante occasioni offra tale sistema, ai poco coscienziosi e meno dignitosi, di offendere i principî di onestà. Ciò a tutto danno di quanti, ad ogni costo, vogliono conservarsi galantuomini. Allo infuori di questo, l'interesse e le condizioni finanziarie di tante famiglie devono necessariamente dipendere dalla buona o cattiva condizione di una locomotiva, dalla qualità del combustibile, non scelto da essi, dalle condizioni del materiale ruotabile, ed infine anche dallo stato atmosferico. Queste circostanze concomitanti qualche volta in favore di pochi eletti o privilegiati, congiurano quasi sempre a danno dei rimanenti.

Altre domande furono fatte. Eccole:

« Perchè la categoria nostra, la quale al pari di ogni altra, presta ogni sua operosità ed intelligenza, nel disimpegno delle proprie attribuzioni, ad esclusivo interesse delle Amministrazioni e con lo stesso lavoro, gli stessi sacrifici e la stessa forzata limitazione ai civili diritti, non viene egualmente ed equamente retribuita in ogni mese? Perchè la sorte e l'avvenire di tante famiglie deve dipendere da tante varie circostanze, indipendenti tutte dalla volontà e dal potere di chi costantemente presta l'opera sua? »

A tali domande Pozzo rispose: che era il sistema di retribuzione dei premi, era il salario a scala mobile, quello che prodigava al personale di macchina così poche lusinghiere sorprese, ed aggiunse:

« Tuttavia il rimedio c'è, ed è quello di sopprimerlo. »

Consigliò pertanto l' assemblea generale, a farsi iniziatrice di una proposta concreta che avesse lo scopo di sopprimere il sistema dei premi pei risparmi del combustibile e delle materie lubrificatrici, realizzati ogni mese dai macchinisti, mentre rimorchiano i treni. Egli suggerì inoltre, nel caso, molto probabile, di rifiuto da parte delle Compagnie, di ripartire fra i macchinisti e fuochisti di ogni singolo turno la somma totale dei premi percepiti per economie, e ciò in proporzione, o delle giornate di lavoro, o dei chilometri percorsi durante un mese.

A nome della Commissione di propaganda, Pozzo, presentò quindi il seguente ordine del giorno:

« Riconoscendo che il salario a scala mobile, pel minor consumo di carbone ed olio assegnato alla macchina, e col pretesto di stimolare gli interessi dei conduttori di locomotive, torna completamente a vantaggio delle Compagnie, delibera di promuovere fra gli interessati un'agitazione, perchè venga abolito e sostituito da un'indennità proporzionale al lavoro compiuto.

« Raccomanda intanto ai gruppi di tentare la suddivisione dei premi percepiti, in parti uguali fra tutti i macchinisti e fuochisti di ogni turno, ed in proporzione del lavoro fatto. »

Coloro che parlarono, con rara competenza, sulla questione ed appoggiarono l'ordine del giorno anzidetto, furono: Battistoni — il quale fece qualche osservazione — Grugnardi, Ragazzi, Ferrero Regis, Zago, Pellegrini, Riva e il vice-presidente Muzzi.

Vennero presentati altri due ordini del giorno, ma entrambi furono respinti.

Approvato invece quello compilato dalla Commissione di propaganda; mercè i rappresentanti ritornati ai propri depositi, si incominciarono a raccogliere i primi frutti. I compagni di Solmona s'intesero, ed adottarono la socializzazione dei premi.

I compagni di Milano C., Spezia, Udine e Verona applicarono per qualche turno di locomotive tale sistema, il quale però non resse a lungo in causa dell'egoismo di pochi.

Dal canto suo, la Commissione di propaganda, presentò ai Direttori generali delle due grandi Reti ferroviarie, uno studio completo ed imparziale del sistema dei premi, che fu da competenti giudicato d'indiscutibile valore.

Il lettore lo troverà integralmente in Appendice.

Tale presentazione eseguita dai nostri delegati rappresentanti la Società macchinisti e fuochisti, nelle assemblee generali degli Azionisti

delle strade ferrate, soddisfece la generalità dei soci, i quali attesero con ansietà, le risposte dalle Amministrazioni ferroviarie.

Dopo due mesi, vennero finalmente.

L'Adriatica scrisse quanto riproduciamo fedelmente:

Bologna, 15 luglio 1895.

Sig. Cesare Pozzo,

Macchinista della Rete Mediterranea,

LIVORNO

A nome della Direzione generale Le partecipo, che la relazione sulla riforma dell'attuale sistema dei premi sul risparmio del combustibile e delle materie grasse, da Ella presentata all'assemblea generale degli Azionisti, tenutasi in Firenze il 30 maggio p. p. è stata attentamente esaminata; ma, pur apprezzando l'interessamento da Ella dimostrato nello studio della materia e l'intenzione di proporre cose vantaggiose anche per la Società, l'Amministrazione di queste ferrovie non crede, tutto considerato, di modificare il sistema dei premi ora in vigore.

Con stima.

Il Direttore dei trasporti

G. LANINO.

Il Direttore della Mediterranea, riconoscendo che la relazione conteneva *una questione morale*, invitò la Commissione presentatrice a conferire col capo servizio della Trazione, comm. Cornetti, siccome il più direttamente interessato e competente. Così fu fatto.

Componevano la predetta Commissione, l'onorevole Maffi, il presidente Perugini e il segretario della Delegazione, Pozzo.

Quando la medesima fu introdotta, a Torino, presso l'ing. Capo del servizio della Trazione del 1.° Compartimento, comm. Cornetti, questi si affrettò a dichiarare che accogliendola, non intendeva discutere del sistema dei premi accordati per le economie del carbone e dell'olio in uso

presso la Mediterranea, ma del sistema generalmente praticato in quasi tutte le ferrovie d'Europa.

Soggiunse, che non poteva entrare a trattare con la Commissione, quando essa si proponesse di unire la somma che la Compagnia stabilisce per gli assegni dei macchinisti e dei fuochisti, a quella dei salari, formandone un equivalente unico e determinato.

Si dilungò dimostrando che fu sempre sua cura speciale, quella di ripartire la mensilità dei premi di economia ai conduttori di locomotive, in modo, che ogni coppia avesse un guadagno adeguato al lavoro compiuto; si diffuse a spiegare con quale e quanta equità veniva provveduto alla distribuzione dei premi stessi, non che a fare dei confronti col personale delle ferrovie svizzere e con alcune Compagnie francesi, concludendo infine, come si potesse solo osservargli che gli stipendi fissi sono all'estero più elevati che non da noi, mentre i premi sono pressochè uguali, se si tien conto delle condizioni economiche dei diversi paesi. Promise ancora che avrebbe studiato se non fosse il caso di aumentare le paghe, oppur di diminuire la quantità, forse troppo numerosa, delle ultime categorie medie, cosa questa che avrebbe fatto, propenso com'era e come fu sempre, al miglioramento del personale.

Invece vennero le riduzioni degli assegni delle *materie prime*, e sono ormai giunte a tanto, che esistono certi Depositi, dove certi gruppi di macchinisti e fuochisti, devono soffrire delle trattenute sui minuti ricuperati e sui chilometri percorsi, per rifondere l'Amministrazione dell'equivalente maggior consumo di carbone e di olio.

L'Adriatica abolì persino il sopra assegno di carbone che accordava ai conduttori di locomotive per *ogni chilometro* percorso con treni a grande velocità, sostituendo un soprassoldo per *ogni minuto* ricuperato, perchè nella nostra relazione dicevamo che talvolta preme più al macchinista di ottenere uno sforzo maggiore dalla macchina, piuttosto che l'economia del combustibile.

Non v'è dunque più alcun dubbio sulle intenzioni delle Compagnie. Esse sono ormai decise a ridurre sempre i premi dei conduttori di locomotive, rendendoli una pura e semplice illusione.

Chi conosce l'opera svolta per cinque anni dai nostri delegati, nelle assemblee annuali delle Compagnie ferroviarie, ed esamina, se, e quali vantaggi e miglioramenti possono dare le medesime ai ferrovieri, non può far a meno di riconoscere che è meglio abbandonarne la breccia.

Infatti i rappresentanti del personale dal 1891, per quattro altri anni di seguito, domandarono la presentazione degli organici regolanti gli stipendi, gli aumenti, le promozioni e il miglioramento delle condizioni dei ferrovieri; di quegli organici insomma che preesistevano alla legge delle convenzioni.

Chiesero e reclamarono il riordinamento degli Istituti di previdenza.

Ma non perciò si è fatto un passo avanti sulla via delle riforme benefiche.

Per queste ragioni, e per non perdere più un tempo prezioso in inutili rimostranze, l'assemblea generale dell'aprile 1896, tenutasi in Torino, come s'è detto altrove, dopo ordinata e cosciente discussione, approvò ad unanimità un ordine del giorno presentato da Pozzo, Segretario della Delegazione rappresentativa, a nome della medesima. Lo riproduciamo qui:

« L'Assemblea generale, sentito il rapporto fatto dalla Delegazione rappresentativa, circa l'azione esercitata nelle adunanze annuali degli azionisti delle Strade ferrate, considerando che gli sforzi dei suoi componenti non hanno conseguito i miglioramenti morali ed economici ai quali la classe dei conduttori di locomotive aspira, delibera di sopprimere la Delegazione stessa, incaricando la « Lega ferrovieri » per la compilazione delle statistiche sul lavoro e sulle mercedi dei macchinisti e fuochisti.

« I lavori statistici in corso, saranno ultimati dagli attuali compilatori. »

È in questo modo, che la commedia ebbe termine, per dare vigore ad una azione più grande

e perciò più forte, e cioè alle manifestazioni del proletariato delle Strade ferrate italiane.

Rimase pertanto insoluta la *questione morale* intuita dal comm. Massa.

Che cos'è la morale?

Se interrogassimo, Benedetto Malon, che la sviscerò nei suoi studi; risponderebbe che nessuno ancora l'ha definita: si potrebbe dire che è la giustizia.

Ma anche questa risposta non riuscirà a persuadere tutti. Vi saranno alcuni che chiederanno ancora: E cos'è la giustizia? La giustizia, direbbe ancora Malon, è la messa in pratica dell'antico precetto: *Neminem ledere, suum cuique reddere.* Non ledere nessuno e rendere ad ognuno quello che gli è dovuto.

E sia pur così, diciamo noi, data la civiltà presente. E' stata dunque la « Società macchinisti e fuochisti italiani », quella che ha aperta e tenuta viva una vera crociata contro gli alteratori delle valvole di sicurezza, contro i ladri e corruttori di agenti, per avere combustibile e materie grasse, e contro tutto ciò che offende la moralità dei chiamati a disimpegnare il servizio ferroviario.

Le Amministrazioni avrebbero dovuto e dovrebbero esserle grate per l'opera moralizzatrice che ha esercitato ed esercita, a beneficio del servizio e della sicurezza dei passeggieri.

Questo Sodalizio non limita l'azione propria a reclamare diritti, ma dimostra pari energia nell'additare l'esercizio dei doveri, nel denunciare e punire quei compagni che ad essi vengono meno.

Ma le risposte delle Compagnie hanno avuto l'effetto di incoraggiare i più audaci a moltiplicare le frodi e gli abusi lamentati.

Queste deduzioni trovano la loro conferma nel fatto, che vi sono ancora dei macchinisti — fortunatamente pochi — che levano l'olio dai fanali del tender, che ungono le ruote di questo col grasso dei vagoni, che alterano il numero degli assi e dei minuti ricuperati sui ritardi dei treni, nei bollettini della Trazione.

La prova di questi fatti, l'abbiamo attinta dai

manifesti esposti nei depositi, e dall'evidente tolleranza che i capi, sotto capi, e ingegneri, usano con chi commette simili abusi.

Nè basta.

E' noto che nei primordi del 1897, un nostro compagno della Mediterranea, sporse rapporto contro dodici o quattordici suoi colleghi, perchè tutte le volte che stava riposando, adoperavano, per ragioni di servizio, la locomotiva che egli aveva in consegna, senza pagargli il carbone consumato.

A tale rapporto univa tali e tante prove di fatti e di cifre, da riuscire a convincere i superiori, che i furti continuavano poco fraternamente tra uomini esercitanti la stessa professione.

Altri rapporti, fece il nostro compagno per dimostrare come altri compagni del suo turno ebbero a patire simili danni.

Nessuno dei macchinisti e fuochisti autorizzati, denunciati all'Ufficio centrale della Trazione venne punito, o ammonito, o costretto a restituire ai compagni il mal tolto. L'Ingegnere Capo Servizio, si limitò a dire che questi fatti avvengono in quasi tutti i depositi e che conviene reprimerli di volta in volta, quando si giunge a scoprirli.

Se le Amministrazioni non vogliono alimentare la supposizione che nell'acquiescenza di questi abusi trovino del tornaconto, provvedano energicamente ad eliminarli, perchè di fronte ai fatti brevemente riassunti il rifiuto categorico delle Compagnie, ha fatto nascere in molti conduttori di locomotive il fiero sospetto che esse si valgano anche di questi mezzi pur di mantenere la discordia tra il personale di macchina, allo scopo di impedire che la floridezza e la potenza della Società nostra, divengano tali, da poter lottare con profitto contro le Compagnie, ottenendo le riforme chieste da tanti anni.

Per evitare il pericoloso alteramento delle valvole, la nostra Associazione ricorse anche al ministro dei lavori pubblici, e gli raccomandò che nella allora prossima riforma della legge di pub-

blica sicurezza, si introducesse un articolo in forza del quale tutte le caldaie a vapore dovessero essere provviste di valvole di sicurezza inacessibili.

Pochi giorni dopo, l'on. Maffi, del quale ci siamo valsi per far giungere al ministro la nostra proposta, ci comunicava la seguente lettera:

Roma, 11 febbraio 1889.

Ministero dell'Interno.

Caro Maffi,

La memoria del sig. Cesare Pozzo, riguardante le disposizioni da inserirsi nel Regolamento per la esecuzione della Legge di P. S. relativamente alle caldaie a vapore, è stata rimessa al ministro di Agricoltura, il quale si è assunto il compito di compilarne uno speciale su questa materia.

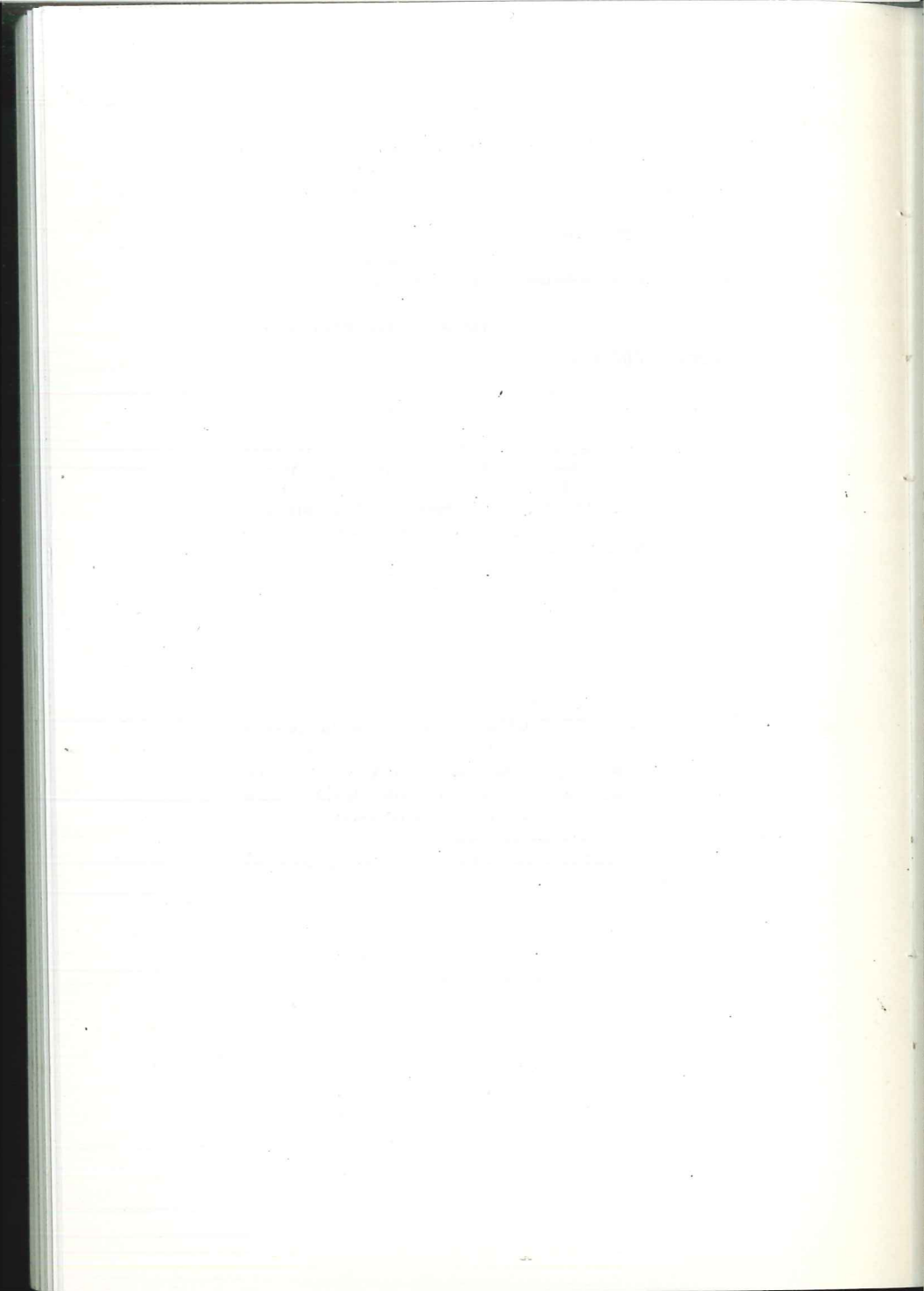
Ti rendo di ciò informato in risposta alla pregiata tua del 7 gennaio u. s. con la quale mi comunicavi la memoria predetta.

Tuo

A. Fortis.

Malgrado tale promessa, l'azione della nostra benemerita Società fu vana.

Nel 1895, mentre il Governo doveva ancora riordinare e completare le disposizioni della legge di P. S. la Società ripresentò al ministro dei lavori pubblici la sua memoria.

Il Governo, però, com'è suo costume, non si curò di noi.

TERZA PARTE.

L'intromissione dei repubblicani — Origini del Fascio ferroviario italiano — Sua floridezza, sua decadenza e dissoluzione — Il Congresso del partito socialista a Reggio Emilia — I diffamatori dinanzi il Tribunale di Genova — Loro condanna — Costituzione della Lega dei Ferrovieri italiani.

Già in principio dell'anno 1889, fra i repubblicani di Milano e di Roma, correva accreditata la voce dell'intendimento dei dirigenti le « Società operaie affratellate » di mettere all'ordine del giorno del Congresso, che si doveva tenere in Napoli nel mese di giugno, la proposta di organizzare i lavoratori delle strade ferrate italiane, allo scopo di porli in grado di difendere i loro già tanto manomessi diritti, e conquistare progressivamente una desiderabile emancipazione.

Come avviene in simili casi, la proposta trovò i favorevoli ed i contrari. Tra questi ultimi annoveravansi molti amministratori e soci della « Società macchinisti e fuochisti delle ferrovie italiane. »

A Milano, un ferroviere, certo Abate, caldeggiava la proposta delle « Società affratellate » ne scriveva sull'*Italia,* giornale di Milano, e sollecitava un nostro compagno, ad usare tutta l'influenza di cui poteva disporre tra i ferrovieri, e specialmente tra i conduttori di locomotive, per indurli a farsi rappresentare al Congresso di Napoli.

Ma il compagno nostro, fece sapere a nome suo e della Società che rappresentava, come i ferrovieri già organizzati non approvassero l'atteggiamento

delle « Società operaie affratellate » (repubblicane per molte affermazioni politiche) tendenti a togliere a chi avrebbe dovuto sentirla, l'iniziativa di unirsi, ed aggiunse di credere pericoloso per l'organizzazione dei medesimi, il tentativo del partito repubblicano, per quanto i sentimenti a cui erasi ispirato, fossero da ritenersi generosi.

L'*Italia*, pubblicava intanto un appello al personale ferroviario, esortandone l'adesione al Congresso di Napoli.

L'incitamento dell'*Italia*, indusse forse, l'ex ferroviere, Arturo Catelani, che tante battaglie fece con noi contro le Compagnie ferroviarie, e che era allora redattore dell'*Emancipazione* di Roma, a comunicare al compagno Pozzo il suo divisamento, di portare in detto Congresso, la questione del personale ferroviario. Il Pozzo gli espose le ragioni dell'inopportunità di quel passo, che chiamava intempestivo, perchè avrebbe lanciato, forse senza volerlo, nella turbolenta politica, una classe di lavoratori ancor mal destra nella questione che tanto l'interessava direttamente, e perchè ciò avrebbe avvalorate le ultime accuse che i gazzettieri prezzolati avevano lanciate contro di essa.

A nulla valse tutto ciò. Il 23 giugno 1889 il Congresso di Napoli discusse e votò il seguente ordine del giorno:

« Il Congresso, ritenuto in tesi generale, che il servizio dei trasporti, come ogni altra esplicazione dell'attività umana, debba svolgersi sulle basi del principio cooperativo; ritenuto, in via transitoria, come a temperare il dissidio fra capitale e lavoro, sia misura di prudenza e di equità, la partecipazione degli agenti ferroviari agli utili dell'azienda; in via subordinata, reclama che le scarse garanzie delle onerose convenzioni, gli impegni legislativi riguardanti i diritti acquisiti (1) del personale, il riordinamento delle Casse

---

(1) Quanto agli impegni legislativi riguardanti i diritti acquisiti dei ferrovieri ceduti il 1° luglio 1885 ai banchieri speculatori, tutti quelli che votarono quest'ordine del giorno leggano la relazione fatta nell'anno 1895 dalla « Delegazione rappresentativa » all'assemblea generale degli azionisti della Mediterranea ed, a pagine 13 e 14, il Memoriale sulle condizioni dei ferrovieri dopo le Convenzioni, pubblicato dalla *Lega* nel 1896.

Pensioni e di Soccorso, e la dignità di uomini e cittadini degli agenti ferrovieri, non siano violati. Incarica la Commissione direttiva di prendere gli opportuni accordi cogli interessati nell'intento di costituire un Comitato di difesa, onde vigili ed agisca in conformità al presente deliberato. »

Era naturale che il personale di Milano, invitasse l'on. Maffi a riferire agli interessati, sui lavori del Congresso.

Egli accettò e la sera dell'11 luglio 1889 nel salone della Società « Genio e lavoro » rese una elaborata relazione.

Esordì, ricordando i doveri che si era imposto di fronte ai ferrovieri al Congresso di Napoli, ed accennando alla mozione sua e dell'on. Demaria, svolta alla Camera il 30 marzo, disse che la medesima aveva strappato al ministro Finali — successo al Saracco — la promessa di informarsi presso le Amministrazioni, sulla realtà dei fatti esposti e l'assicurazione degli opportuni provvedimenti dove fossero risultati veri.

In quanto al ruolo organico aggiunse che per informazione avuta dal ministro stesso pareva già consegnato alle Compagnie, le quali avrebbero dichiarato di accettarlo appena fosse possibile. Fino allora però nulla era stato fatto assolutamente.

Egli concluse: « Voi vedete dalle angherie e « dalle canzonature che avete sofferto fino ad « oggi, come più nulla possa fare nella mia qua« lità di parlamentare in pro' dei ferrovieri. Dal « Parlamento nulla, nulla voi dovete attendere; « a voi spetta totalmente di studiare ora i mezzi « più efficaci per raggiungere un miglioramento « modesto sì, ma possibile. Agitiamoci. »

L'on. Maffi continuò il suo applaudito discorso, dimostrando come l'Amministrazione debba accordare al personale, di partecipare agli utili della azienda (1). Perciò egli sostenne al Congresso di

(1) La partecipazione degli utili è stata pur troppo messa in vigore! Chi volesse conoscere perfettamente quali disastrose conseguenze essa portò al personale ferroviario, acquisti dalla ex « Lega ferrovieri » l'opuscolo « Il salario a scala mobile nelle ferrovie italiane. »

Napoli, l'idea di formare un Comitato di difesa, tutelatore di tutti gli interessi dei ferrovieri.

A questo riguardo, disse così:

« Siccome le coercizioni sono all'ordine del « giorno nelle Amministrazioni ferroviarie, sarà « utile che il Comitato di difesa sia esclusiva- « mente composto di persone non appartenenti « al personale.

« Il Comitato dovrebbe essere formato di pro- « fessionisti liberi, di medici, avvocati, ingegneri, « i quali possano presentarsi come patrocinatori « legali dovunque.

« Affinchè poi non si abbia uno Stato mag- « giore senza esercito, è necessario che questo « Comitato abbia nella compattezza vostra una « seria base d'azione. Così potrà reclamare, adire « i Tribunali, protestare con vivacità, e in ogni « occasione presentare garanzie, con probabilità « di successo, e rappresentarvi dovunque. »

Consigliò in ultimo l'assemblea d'invitare la « Società macchinisti e fuochisti » ricca di capitali, ad acquistare intorno a 50 o 100,000 lire di azioni ferroviarie, per portare la discussione dei propri interessi in seno all'assemblea degli stessi azionisti, sollevando i soci dalla meschina posizione di semplici operai, vessati, perseguitati e derisi, per opera dei capricciosi banchieri.

Il repubblicano Cunico, domandò all'assemblea se approvava la deliberazione presa dal Congresso di Napoli, ed aprì la discussione sulla formazione del Comitato di difesa.

Il ferroviere Possetta, in buon milanese, propose la creazione di una forte associazione con un Comitato composto di proletari ferroviarî, perchè i medici, gli avvocati e gli ingegneri, « hanno interessi ben diversi dai nostri. »

« Nelle strade ferrate » egli disse « *ghè i malcuntent e i contentissim, ma se andemm in man dï avocat, sarem semper in man del pujan come prima.* »

Altri ferrovieri parlarono in vario senso; ma come disse nell'*Italia*, Dario Papa, « i pareri dei diversi oratori furono disparatissimi sotto tutti i rapporti. »

Per la composizione del Comitato di difesa, c'era chi voleva l'ing. Taroni e l'avv. Federici, appartenenti alla *Nuova Italia*, repubblicana, e gli avvocati Romussi e Gambini; chi proponeva invece Lazzari, Croce e Casati. Si concluse col rimandare la nomina dei membri del Comitato di difesa ad una prossima assemblea.

Cunico mise in votazione il seguente ordine del giorno:

« L'assemblea delibera che il Comitato di difesa, sia costituito da persone estranee al servizio ferroviario, ed incarica la Commissione delle « Società affratellate italiane » di comporre il Comitato stesso, affinchè possa esercitare la sua opera nelle diverse parti d'Italia. »

Venne approvato per acclamazione.

Due giorni dopo l'avvenuta pubblicazione da parte dei giornali, dell'ordine del giorno, sopra riportato, il compagno Pozzo si rivolgeva a Dario Papa con una lettera, la quale fu tosto pubblicata nell'*Italia*. In essa scriveva:

« Sebbene il trasloco da Milano a Moretta, torni « rovinoso alla mia famiglia, pure non mi sento « così snervato, da annuire all'ordine del giorno, « votato dai ferrovieri milanesi, ordine del giorno « che stimo fra l'altro indecoroso, perchè è l'ab- « dicazione volontaria di quelle rivendicazioni di « diritti, riservata agli interessati, e che non può « essere concessa ad altri, se non sotto l'impres- « sione di esagerati timori, e di quella paura che « fa dell'uomo un'umile pecora. »

L'audace, ma franca parola, richiamò l'attenzione di molti fra i più intelligenti interessati, i quali d'accordo con la « Società macchinisti e fuochisti » e il gruppo milanese della « Società fra il personale viaggiante » invitarono il Pozzo a svolgere più ampiamente i criteri accennati nella lettera indirizzata al giornale l'*Italia*.

Il Pozzo, pubblicò pertanto un' opuscolo dal titolo: « *Come la penso* » nel quale dimostrò come fosse indegna di gente libera e civile, qualunque spontanea concessione dei doveri sociali, al pa-

trocinio altrui, perchè ciò concludeva all'allontanamento dei salariati dalla lotta che devono combattere pel loro miglioramento morale ed economico, mentre urgeva invece di incitarli e spingerli verso la conquista della loro emancipazione.

« Emancipazione la quale comincierà soltanto « il giorno in cui, i lavoratori avranno una chiara « conoscenza dei propri interessi, e sapranno esprimere col loro linguaggio, le proprie idee. »

« Se i ferrovieri hanno dei doveri da compiere, « avvenga che può, dovranno essi stessi mandarli « ad effetto. »

Dimostrò inoltre che un Comitato di difesa composto di medici, ingegneri ed avvocati, avendo bisogno dell'opera e della solidarietà dei ferrovieri — come raccomandavano Maffi e Romussi e come deliberava l'assemblea milanese — non avrebbe salvato dalle persecuzioni delle Compagnie i lavoratori dell'industria dei trasporti, imperocchè se i membri del Comitato di difesa, potevano essere immuni dalla persecuzione, pel fatto di non essere ferrovieri, le Compagnie ed i grandi funzionari delle Strade ferrate, avrebbero ben saputo colpire, sempre e dovunque, i propri dipendenti sospettati di avere con essi segreti rapporti.

E concludeva: « Se ha da essere così, fate « voi, poichè è pericoloso avere degli ammiragli, « i quali mentre i marinai affogano, rimangono « incolumi ed a piedi asciutti. »

Lo scritto del Pozzo fece il suo effetto; smorzò cioè i facili entusiasmi e impedì alle « Società affratellate » di mettere subito in azione, il loro progetto.

Però alcuni mesi dopo, un pugno animoso di ferrovieri, residenti a Genova e nei dintorni, si accinse ad agitare il paese, per l'organizzazione dei lavoratori delle strade ferrate, sulle basi escogitate dalle « Società affratellate. »

A tale scopo decise di convocare in Genova stessa, un'adunanza per la sera del 17 maggio 1890, invitandovi fra tanti altri, l'on. Sanguinetti, il prof. Cogliolo, il dott. Di Negro Domenico, il

prof. Grasso e gli avvocati Pellegrini, Luigi Rossi, Ettore Passadoro e P. F. Erizzo.

Dopo un'ordinata e lunga discussione, venne stabilito di costituire un'associazione col nome di « Fascio ferroviario » e di eleggere una Commissione, col mandato precipuo di studiare le varie questioni di maggior interesse pei ferrovieri.

Volevano alcuni si pubblicasse un giornale. Ma la proposta venne rimandata. Pochi giorni dopo, circolava fra le mani di tutti, un appello del Comitato provvisorio, incitante i ferrovieri italiani, ad iscriversi nel « Fascio ferroviario ».

L'appello diceva che « lo scopo principale del *Fascio* era la tutela dei comuni diritti » e che il « Comitato direttivo, composto di persone benemerite, » sarebbe stato « coadiuvato da una apposita commissione di agenti di ferrovia, la quale avrebbe inoltre pensato alla pubblicazione di un periodico, a sostegno dell'emancipazione dei lavoratori delle strade ferrate. »

Da molte città vennero telegrammi e lettere di solidarietà. Ovunque l'entusiasmo era al colmo.

Intanto si moltiplicava il numero delle riunioni. In una di esse, vennero poste le basi dell'organizzazione, e si approvò lo Statuto sociale della nascente associazione.

Dal verbale della medesima risulta, che ai lavori inerenti, prese parte l'on. Tortarolo.

Il 17 giugno 1890 nella sala del *Risorgimento operaio*, si tenne un'adunanza definitiva per conferire le cariche sociali.

In seguito allo scrutinio delle schede, vennero proclamati eletti i seguenti: a presidente, l'avv. Pellegrini Antonio, deputato; a vicepresidente, il prof. Pietro Cogliolo; a consiglieri, i deputati Sanguinetti, Armirotti, Tortarolo, Demaria, Maffi, Marcora, Fasce; gli avvocati Levi, Rossi e Palazzi; i professori Fasce e Grosso, e qualche altro.

Seduta stante, si mandarono i saluti ai primi *martiri* (diremo così): Draugman, Cova, Rosso, Coaz e Chiroli, traslocati qua e là, dalla sospettosa persecuzione dei grandi funzionari della Mediterranea.

Trascorsi sei mesi appena, dalla data in cui si lanciò il noto appello, il « Fascio » contava ventimila soci.

Era dunque tempo di far conoscere agli interessati, il programma della forte e prosperosa associazione.

A questo fine fu incaricato quale conferenziere il prof. Pietro Cogliolo.

La sera del 19 ottobre 1890, nel teatro della Canobbiana di Milano, l'efficacissimo oratore, pronunciò un discorso applaudito da migliaia di uditori.

Disse, fra l'altro, il prof. Cogliolo:

« A Genova sorse con audacia appena credibile il Fascio ferroviario; a Milano si spera ch'esso trovi una potente fonte di prosperità e di successo; a Genova l'idea di associarsi divenne una istituzione compiuta; a Milano questa nostra istituzione farà in tutti voi sorgere l' idea di associarvi, per assicurarle una vita non moritura, ma sempre più giovanilmente forte (*applausi prolungati*).

« Che cosa è questo Fascio che tanti timori ha destato nell'amministrazione ferroviaria, e che le ha offuscato la vista, fino al punto di farle commettere tanti ridicolmente ingiusti traslochi, tante assurde ingiustizie, gridanti vendetta? Questo Fascio non è altro che l'associazione palese, pubblica, legittima, di tutti i ferrovieri italiani. Ma io so perchè le Società esercenti lo paventano così, tanto che avrebbero forse desiderato di ritornare un momento ai tempi, nei quali con le arti inquisitorie, si potevano soffocare le idee e le riunioni; si è che voi rappresentate il *lavoro* ed esse il *capitale*, e in tutti i tempi per intima natura di cose fu, ed è, spietata e non riparabile, se non con radicali riforme, la lotta fra capitale e lavoro. La serietà dello argomento e la fisonomia sanguinante della piaga che ho toccato rifuggono, o signori, dalle espressioni declamatorie: non solo l'uomo di cuore che vede lo stento della vita quotidiana della maggior parte dei cittadini, ma ormai anche lo scienziato che medita nell'aria calma delle sue solitudinarie elucabrazioni, afferma che l'ordinamento delle Società moderne aventi per base il capitale privato nelle sue spietate forme, è destinato a mutarsi, per dare il posto ad un sistema forse non prevedibile, ma certamente immancabile, nel quale ogni

rimunerazione e godimento nascerà, non da ricchezze accumulate, ma da lavori sudati.

« Di questa eterna questione sociale è un lato quella degli operai ferrovieri, i quali con le loro non interrotte, e spesso non riposate fatiche, ritraendo un salario inferiore all'opera prestata, soffrendo fra i disagi delle intemperie, i pericoli della vaporiera precipitosa, i lamenti della famiglia lottante coi bisogni della vita, producono a vantaggio dei capitalisti un reddito, che frantumato sotto forme cooperative creerebbe il benessere della vostra classe sociale (*applausi replicati*).

« Da una parte il capitale concentrato dei banchieri, tende legittimamente, (perchè legittima è ogni tendenza naturale di un dato fenomeno) a sfruttare il lavoro vostro; e il lavoro d'altra parte tende legittimamente a ribellarsi e fortificarsi con associazioni, come si associano i minatori delle miniere, gli operai nelle officine, e tutti quelli che aventi uno scopo e un dolore comune, si sentono riuniti per combattere con forza maggiore. La storia consiglia, la scienza giustifica, le leggi moderne santificano il diritto di associarsi; perchè, sappiatelo, o signori, l'associazione degli operai è un fenomeno economico che ha lo scopo di equilibrare le tendenze del capitale, e limitarne le esuberanti e non mai sfamate pretese. Questa è la meta del Fascio; meta, come vedete, leale e pubblica, consigliata e imposta da tutti gli scrittori, da tutti gli economisti, dall'esempio di tutti i popoli moderni; e quando io vedo l'amministrazione ferroviaria combattere il Fascio, non sul terreno della discussione intellettuale, ma con traslochi repentini, con anatemi fulminanti, con ordini di servizio inquisitorî, io grido loro: la vostra opera di sciogliere l'associazione del lavoro è ingiusta e vana, perchè ingiustamente e vanamente l'uomo mortale può combattere le sacre leggi della natura (*applausi frenetici*).

« L'associarsi è dunque per l'operaio un bisogno ed un dovere; e i ferrovieri hanno sì bene sentito quello e conosciuto questo, che piccole e parziali società con vari nomi e per determinati scopi hanno già creato, ora per mutuo soccorso, ora per reciproco aiuto di istruzione e di consiglio. Queste particolari società è a sperare che continuino a fiorire per tutta l'Italia, e sono lì a provare quanto sia grande in voi la necessità di organizzarvi; e quanto sia vera la legge storica e sociale la quale ci dimostra che uniti sì è forti, e divisi si è deboli. Mancava però un'associazione ge-

nerale fra tutti i ferrovieri italiani, la quale non solo mirasse al vicendevole soccorrersi o alla distribuzione di sussidi o al risparmio sui meschini stipendi, ma pur pensando anche a queste cose, si maturasse allo scopo universale e principale della tutela dei diritti di tutti. Ecco, o signori, l'idea creatrice del « Fascio. »

La conferenza del prof. Cogliolo, venne pubblicata a migliaia di copie, in opuscolo, e distribuita fra il personale delle due Reti principali, non chè in Sicilia.

Come è detto nell'opuscolo « L'organizzazione dei ferrovieri » (Biblioteca della « Lotta di classe »), « il fascino esercitato sul personale ferroviario da questa istituzione è cosa che non si descrive. In brevissimo tempo il numero degli associati salì a 50,000. Già la gioia delle rapide e grandi vittorie future rendeva sorridenti e lieti i visi degli interessati. I più entusiasti tra i ferrovieri preanunciavano un organico ed un regolamento capace di accontentare tutti, ed anche i più timidi ed inconsci parlavano dell'immancabile trionfo. »

Poveri illusi!

Essi non avevano compreso quanto preconizzava l'on. Maffi a Milano: che lo Stato-maggiore non vince battaglie, se nella pugna non lo precede l'esercito!

Intanto gli avvocati, il Pellegrini compreso, i medici Fasce e Grosso, si accorsero che l'esercito dei ferrovieri era indietro un quarto di secolo dalle organizzazioni estere, che gli mancava la coscienza di ciò che è, e di ciò che dovrebbe essere nelle ferrovie e nella società, che non era stimolato, non conoscendone i vantaggi, alla disciplina ed all'associazione, che era dunque necessario un lungo, assiduo e paziente lavoro di preparazione, richiedente molta costanza, e un cumulo di intelligente e perseverante lavoro. O perchè si reputavano non adatti, o perchè non avevano seco gli elementi necessari, o per altre ragioni, uscirono uno ad uno dal Comitato dirigente.

Queste crisi latenti, minanti l'avvenire del Sodalizio, quando già possedevasi tanto tesoro

di solidarietà e di fratellanza, avevano disgraziatamente condotto alla nomina di un nuovo Consiglio direttivo.

I Rappresentanti, convocati in Genova, nella Sede dell'Associazione, elessero a Presidente, l'Avv. Samuele Levi di Torino.

Costui, appena fu in grado di pontificare, pubblicò un editto secondo il quale il « Fascio » non era sorto per le ragioni esposte dal Professor Cogliolo, ma per combattere, colle petizioni al Parlamento, coi ricorsi al Governo, e finalmente colle cause in Tribunale. Costituì inoltre una specie di Corte, in cui erano gli avv. Luigi Rossi (1), Passadoro ed altri, nonchè gl'impiegati Peroni e Boccacini.

Ma ben presto la potente organizzazione si arrestò titubante, poichè gli associati cominciarono a provare i primi dubbi ed i primi sconforti e ciò in causa del grande sperpero dei denari sociali, avvenuto in gran parte per appoggiare candidature politiche di cattivo gusto.

Il 10 Maggio 1892 il Consiglio Sezionale del Fascio ferroviario di Milano sottopose a tutte le Sezioni consorelle un *Memorandum* col quale, pregando i compagni di pronunciarsi in proposito *(tenendo intanto occulto ai Soci gli appunti mossi al Consiglio Direttivo, affine di non far nascere nell'animo loro la diffidenza e lo scoramento)* dimostravasi sostanzialmente:

a) Che il Consiglio Direttivo trascurava di sbrigare i reclami dei Soci ad onta delle loro rimostranze e delle sollecitazioni fatte, tanto a mezzo delle Sezioni, quanto direttamente: e ne indicava praticamente vari casi.

b) Che non aveva adempiuto al mandato affidatogli dall'Assemblea di abbandonare cioè la via parlamentare di niuna efficacia e di agire giudizialmente per le violazioni dell'art. 103 del Capitolato e per l'approvazione degli organici.

c) Che in luogo di tutelare giudicialmente i Soci per danni ed ingiustizie patite, esso li dissuadeva fa-

(1) Da non confondersi coll'Avv. Luigi Rossi di Milano

cendo loro intravvedere ad arte, e tradendo quindi la propria missione, le eventuali penalità ed i dispiaceri ai quali potevano andare incontro.

d) Che non teneva conto delle deliberazioni unanimi dei rappresentanti delle Sezioni alle Assemblee Generali; ciò che si dimostrava.

e) Che il Consiglio Direttivo aveva violato lo Statuto, e precisamente l'art. 2 del nuovo testo rifiutando di partecipare alla solenne e mondiale festa dei lavoratori (1º maggio); su di che si rammentava che uno dei primi atti del Fascio fu la circolare dell'Agosto 1890 con cui si annunciava che il Sodalizio era sorto, *salutando nelle affermazioni della solidarietà umana, l'aurora della giustizia e della pace sociale.*

f) Che finalmente il Consiglio Direttivo stesso, sperperava il patrimonio sociale in spese inutili, mentre non eseguiva quelle d'imprenscindibile necessità.

Questo *Memorandum*, cui fecero seguito altre comunicazioni, mirava onestamente, quanto prudentemente, a provocare una pacata discussione fra le Sezioni che, come quelle di Milano, dovevano trovarsi più o meno mistificate dalla condotta del Consiglio Direttivo, il quale era venuto meno ad ogni promessa fatta e sperata, di una vigile tutela materiale e morale dei diritti di tutti i ferrovieri.

Ma mentre alcune Sezioni avevano compresa la voce di protesta venuta da Milano, e mentre altre stavano incerte sul da farsi, sorsero impetuosi e decisi a tutto, i membri del Consiglio Direttivo, massime il suo Presidente Avv. Samuele Levi che, nel sentimento della propria disperata difesa, si mostrò fra essi il più audace.

Con circolari, con telegrammi, con missioni a persone di sua fiducia, con incarichi ai cagnotti pagati coi denari del Fascio, con conferenze tenute in quasi tutte le Sezioni, con pertinace ed abile sobillamento, in particolare delle due Sezioni di Alessandria e Torino, l'Avv. Levi, mirando a terrorizzare da un lato, ad ammansare dall'altro, a paralizzare dovunque, spiegò tale un sistema di difesa, in cui mentre tendeva alla propria apoteosi, tentava il possibile e l'impossibile per dipingere ai soci, come traditori e venduti alle

Società ferroviarie, coloro che con lealtà e coraggio, avevano cercato di discutere severamente l'opera negativa del Consiglio Direttivo.

Così la lodevole circospezione della Sezione Milanese, per l'effetto che tra i soci poteva avere la brusca notizia di così deplorevole stato di cose, divenne inutile, e la condotta del Levi (della quale seppero ben approfittare le Società ferroviarie per mezzo di agenti venduti, infiltratisi nel Sodalizio, sia per fornire segrete informazioni, sia per far opera di dissoluzione) riuscì coll'esodo di un gran numero di soci, a rendere rachitica la più bella organizzazione di lavoratori italiani di quei tempi.

Ma di fronte a questo irrompere audace del Levi e degli altri accusati, non stava inerte il Consiglio Sezionale Milanese.

Dopo varie comunicazioni, intese a sfatare un sistema di difesa a base di sfacciate asserzioni, di minaccie, di insulti, i quali ebbero perfino una eco nelle aule giudiziarie, colla condanna morale per alcuni dei più arrabbiati cagnotti, il Consiglio Sezionale di Milano, venuto a cognizione che per la sera del 4 Giugno 1892, doveva essere tenuta in Torino, nel Teatro Nazionale, una conferenza fra soci e non soci, nella quale avrebbero parlato l'avv. Levi, e il segretario del Consiglio Direttivo, avv. Luigi Rossi, per rendere conto ad *usum delphini*, del loro operato, prese la coraggiosa deliberazione d'inviare colà il compagno, Emanuele Branconi, tanto più che per tale conferenza erano pervenuti due avvisi dalla Sezione di Torino.

Arrivato colà il Branconi, ed esibita al Presidente di quella Sezione la delegazione di cui era munito, prese posto nella penultima fila della galleria e quivi attese per circa due ore che i conferenzieri esaurissero le loro difese, sopportando pazientemente gli strali e le allusioni che, con evidente intenzione e forse per preventivi accordi contro quel nostro compagno, gli si scagliavano contro. Ad un certo punto quando

più grave fu la provocazione, il Branconi esclamò: « *L'accusatore è qui presente, e si giustificherà!* »

Allora alcuni *leristi*, evidentemente indettati, proruppero in ingiurie e minaccie di morte ed un tale, collocatoglisi proditoriamente a tergo diedegli una spinta, facendogli scavalcare due file delle gradinate.

Un ispettore di pubblica sicurezza ed alcune guardie, assicurando che gli salvavano la vita, lo trassero fuori, allontanandolo così dall' Assemblea! E così i signori Levi e Rossi furono liberati dall'incubo che li opprimeva. L'avv. Levi ed i suoi accoliti temevano la luce e perciò non volevano discussioni in contraddittorio. Per sopprimere radicalmente queste discussioni, ed affinchè non ne avesse a risorgere mai più l'occasione, che fecero costoro? Traendo pretesto da un altro rilievo che la Sezione di Milano aveva fatto al Consiglio Direttivo, circa la manifestazione operaia del primo maggio e per la quale essa Sezione aveva già ricevuto delle adesioni da varie consorelle, ponendo in non cale gli articoli 2 e 16 dello Statuto Sociale, comunicò al Branconi, con lettera 13 giugno 1892, che il Consiglio Direttivo stesso, *non trovando che possa esser lecito a pochi faziosi, rappresentanti di una Sezione, di volersi erigere a giudici e censori di chi ha la direzione suprema del Sodalizio,* visto lo Statuto Sociale, ecc., aveva deliberato:

1° Di sciogliere il Consiglio Sezionale di Milano;

2° Di delegare un consigliere generale a prendere la consegna dei documenti, dei registri e della cassa;

3° Di invitare i capi-gruppo dipendenti dalla Sezione di Milano ad eseguire i loro versamenti direttamente alla Sede generale;

4° Di radiare dall'albo sociale i nomi di:

Altieri Santino
Branconi Emanuele
Conter Pietro
Fontana Ulderico.

Intanto il Consiglio Direttivo stesso, pensando

forse alle conseguenze che da tanti e sì mostruosi arbitrî potevano derivare, corse ai ripari e preordinò, a suo uso e consumo, una specie di Assemblea generale in Genova pel 26 giugno 1892, facendo in modo che i rappresentanti venissero scelti col suo consentimento, e che le Sezioni lontane non potessero essere in grado d'intervenirvi per la ristrettezza del tempo posto alla convocazione.

I soci di Milano, indignati ma non domi, vollero tuttavia che i compagni Branconi e Fontana si recassero in quell'Assemblea a sostenere la legalità del loro operato, la necessità e la verità delle accuse mosse al Consiglio Direttivo e l'atto illegale della loro espulsione: perchè l'articolo 8 dello Statuto prescriveva che nessun socio potesse essere radiato dall'albo sociale, se non dopo aver inteso il parere della rispettiva Sezione. Ma essi, vennero esclusi dall' adunanza, sotto pretesto che erano soci espulsi. Il Branconi dovette tornare a Milano, ma saputo come il Levi erasi permesso di qualificare ciò: *una fuga*, ripartì per Genova ed ivi potè provare, coi documenti alla mano, tutte le accuse contenute nel *memorandum*, ed altre ancora.

Ma il Levi rispose di *non voler rispondere*, e quella larva di Assemblea, composta di dodici rappresentanti scelti a sua immagine, con dieci voti favorevoli, votò la fiducia nel Consiglio Direttivo, confermando ancora per tre anni, la carica al Levi medesimo.

Falliti così tutti i tentativi fatti per smascherare quella nefasta amministrazione, ma raggiunto lo scopo di aver comunque attirato su di essa la vigile attenzione dei soci, non del tutto mistificati, il Branconi pensò a rendersi altrimenti utile ai propri compagni, dando vita ad un nuovo e più efficace Sodalizio e cioè all'*Unione dei Ferrovieri italiani*.

Formato un Comitato di quindici persone, in seguito ad una assemblea di soci, fu reiteratamente invitato l'avvocato Levi a recarsi a Milano per dimostrare, in presenza del Branconi, la fal-

sità delle accuse mossegli; ma esso si guardò bene dall'accettare.

Allora, come si annunciò sul periodico, l'*Unione Ferrovieri Italiani* del 1° Ottobre 1892, fu costituita a Milano l'Associazione omonima, col duplice scopo di combattere la malefica Amministrazione Levi e di riformare, ispirandoli a nuovi ideali, lo Statuto ed il Regolamento del Fascio. Così si ebbe una nuova e veramente leale ed effettiva tutela di tutti i diritti acquisiti, nei rapporti fra il Personale e le Società ferroviarie, ed una rigorosa resistenza al potere ed all' arbitrio delle Società medesime.

Il confronto fra questa giovane Associazione e quella ormai troppo presto decrepita del Fascio, doveva prima o dopo, produrre i suoi frutti.

Intanto una nuova serie di lotte sorse fra l'Unione ed il Fascio. Quest'ultimo si difendeva a base di menzogne, annunciando immaginarie vittorie giudiciali, e prodigando anche insulti a mezzo dei soliti cagnotti.

Il giuoco riuscì per un certo tempo, giacchè era impresa ben ardua sradicare dalla mente degli illusi e degli sciocchi, che chiamavano il Levi, padre dei ferrovieri, le speranze fatte loro abilmente concepire e i sospetti, con tutte le arti sollevati, contro la buona fede degli oppositori.

Finalmente, per iniziativa delle Sezioni di Firenze e di Bologna, e massime della prima, ebbe luogo nel febbraio del 1893 un Congresso a Firenze, nel quale fu dichiarato sciolto il Consiglio direttivo di Genova, nominando a nuovo presidente, De Felice Giuffrida.

Una concessione dovette però essere fatta ai superstiti ed arrabbiati partigiani del Levi, massime della Sezione di Torino.... quella di nominare, Consulente generale dell' Associazione, lo stesso avvocato, Samuele Levi!

Era però in animo della maggioranza di mai più servirsi della sua opera, e così avvenne. Il Levi, appena vista la mala parata, dichiarò di non volere accettare tale nomina, preferendo di continuare ancora a funzionare da presidente per

indire un nuovo Congresso veramente *legale* (secondo lui). Ma ciò rimase un pio suo desiderio. Egli dovette acconciarsi alla cattiva fortuna. La sede del Fascio fu trasferita a Roma, ed a segretario generale fu nominato, Carlo Santoni.

Mentre tutto ciò avveniva, a parziale eppure splendido riconoscimento della verità, circa le accuse così coraggiosamente mosse contro il Consiglio direttivo di Genova, per iniziativa del Branconi coadiuvato da generosi compagni; « l'*Unione ferrovieri* » continuava sotto nuovo aspetto la lotta iniziata.

Fu proposta una *fusione* col Fascio, ma nulla si concretò per discrepanze sulla Questione Sociale.

Intanto dal partito socialista dei lavoratori italiani, era stato indetto il Congresso di Reggio Emilia.

Per soddisfare un dovere, tanto più che nell'ordine del giorno di detto Congresso era posta la seguente questione: « Speciale cura del Partito per organizzare in una potente società del Partito stesso, i ferrovieri italiani » la nostra associazione si mise d'accordo coll'«Unione ferrovieri — nata vigorosa il 1° Ottobre 1892 » — Entrambe in separata sede, elessero il proprio delegato.

La Società nostra nominò il Mantovani, l'« Unione » il suo Presidente, Emanuele Branconi.

Posta in discussione dal Congresso la proposta, il Branconi disse:

« Per quanto i ferrovieri di fronte agli altri
« lavoratori si trovino in condizioni vantaggiose
« perchè non possono essere gettati sul lastrico
« dall'oggi al domani in forza dei loro regola-
« menti, pur tuttavia non si può mettere in dubbio
« che non appartengano al grande esercito dei
« proletari: sono sfruttati come gli altri, forse
« anche con raffinatezza maggiore: attualmente
« l'Amministrazione ha emanato una circolare con
« cui dice che debbano essere presi manuali a L. 1.30
« al giorno, e si pretende inoltre che siano di sana
« e robusta costituzione. Sono ben 100,000 i ferro-

« vieri riuniti, che non sanno come risolvere la loro
« questione. E' urgente prendere a cuore la loro
« causa per farne dei socialisti coscienti ad una
« forza rilevante per il nostro Partito, poichè i
« ferrovieri rappresentano nella nazione quello
« che è il cuore nell'individuo. Se un sol giorno
« si arrestano le ferrovie, tutta la nazione è pa-
« ralizzata ».

E' perciò che l'Associazione che egli rappresenta al Congresso, ha proposto il seguente ordine del giorno:

« Il Congresso; constatato che i ferrovieri delle linee principali, secondarie e tramvie a vapore, per quanto in condizioni privilegiate di fronte agli altri lavoratori, fanno parte essi pure del grande esercito del proletariato;

« ritenendo che la loro organizzazione secondo i metodi del Partito dei lavoratori è un prezioso coefficiente pel raggiungimento della emancipazione del proletariato stesso;

delibera,

« che il Comitato Centrale si curi della loro organizzazione in un solo Sodalizio, informato ai principi del Partito socialista dei lavoratori ».

Prampolini si associa alla proposta del Branconi, augurando che il De Felice porti una voce, la quale assicuri che nel più breve tempo possibile scompaia la divisione ancora esistente tra i ferrovieri di due associazioni « *Fascio ferroviario* » e « *Unione ferrovieri italiani* » unendosi in un'unica Sezione del Partito.

De Felice. — Riguardo alla non ancora avvenuta adesione del Fascio ferroviario al Partito dei lavoratori, sente il dovere di ringraziare il compagno ed amico Branconi della proposta presentata; egli accetta di tutto cuore l'invito di inscrivere i ferrovieri al Partito; da quando egli assunse la Presidenza del Fascio, e cioè da cinque mesi, crede che nessuno avrebbe potuto fare più di quanto egli fece. Ricorda che egli è succeduto a un presidente borghese; ha accet-

tato, per portare in mezzo ai ferrovieri la voce del socialismo moderno, invitando i ferrovieri ad unirsi in partito organizzato in base alla lotta di classe.

Afferma di non essere meno fermo ne' suoi principî e meno intransigente di ogni altro. Se egli ha però, parlato in principio del Congresso di partiti affini, è soltanto perchè ha dovuto constatare che non dappertutto i ferrovieri sono ancora convinti dei principî socialisti.

A prova di quanto egli dice, promette di propugnare e sostenere nel prossimo Congresso dei ferrovieri l'adesione al Partito con tutte le sue forze.

Battelli dichiara che non è ferroviere, nè ha sostenuto mai cariche ferroviarie: conosce però il Fascio ferroviario di Torino, parlerà quindi soltanto in nome di questo.

Il Fascio era in mano di Levi: è stato bene che questo uomo a Firenze sia stato battuto. In seguito a ciò si sarebbe potuto far molto per la propaganda, e si avrebbe forse già avuta una forte maggioranza tra i ferrovieri. Spera che per l'avvenire a Torino da parte dei deputati socialisti si venga molto e spesso, nessun terreno essendo così fertile per la propaganda.

Mantovani osserva che i ferrovieri furono vittime di molte delusioni, perchè invece di essere educati alla scuola del socialismo, furono lusingati, col far credere loro efficace l'azione dei Tribunali, del Parlamento, ecc.

Lo stesso De Felice ha in una sua circolare annunciato una concessione del Governo come una grande vittoria. Non crede possibile un vero miglioramento della classe dei ferrovieri se non per opera dei ferrovieri stessi. Osserva che la « *Società Macchinisti e Fuochisti* » e *l'Unione ferrovieri italiani* » hanno già aderito al Partito. Non comprende come il De Felice non abbia fatto aderire anche il « *Fascio Ferroviario* » che egli presiede.

Non comprende perchè continui ad essere circondato da gente, che in unione al suo predecessore, è sempre stata feroce sfruttatrice dei

ferrovieri. Non comprende come il De Felice abbia rappresentato i ferrovieri non ancora organizzati in Italia, al Congresso internazionale di Zurigo. Spera che in avvenire manterrà le sue promesse o che si dimetterà da Presidente del Fascio.

Croce in aggiunta all'ordine del giorno Branconi, propone che il Comitato Centrale convochi entro quindici giorni i Comitati delle due Associazioni di ferrovieri per venire alla loro fusione.

De Felice credeva di dover raccogliere parole di conforto; sente invece il dovere di dare delle spiegazioni sul suo operato. Si sono lagnati che egli non si è recato a tener conferenze nelle varie città e regioni d'Italia. Osserva al Battelli che è stato una volta a Torino, che è stato a Roma, Napoli, Novara, Palermo, Firenze, Catania. Egli ha ancora, oltre l'ufficio a cui è stato chiamato dai ferrovieri, le cariche di consigliere provinciale e di deputato, egli ha la sua Catania che non può abbandonare. Malgrado tutto ciò ha continuamente girato per tutta l'Italia facendo quanto nessun altro avrebbe potuto fare. Dice che la grande vittoria annunciata dalla sua circolare è quella di aver impedito che fosse tolto l'organico del personale (?), vittoria dovuta non al Governo, ma all'organizzazione ed all'energia con cui i ferrovieri stessi fecero sentire la loro voce. Egli ha sempre predicato ai ferrovieri che non possono sperare la loro rigenerazione economica da altri, meglio che da loro stessi. Osserva all'amico Mantovani che la « *Società Macchinisti e Fuochisti* e « l'*Unione Ferrovieri Italiani* » si sono già inscritte al Partito perchè fondate prima, meglio organizzate e più forti. Mentre l' « *Unione ferrovieri* » ha un fondo di Cassa, egli invece, allorchè assunse la Presidenza del *Fascio* trovò un *deficit*, e nei soci una grande disillusione.

Fece tuttavia uno sforzo immenso per rianimarli e tentare di condurre al Partito quella parte che ancora non vi ha aderito. Rammenta che egli al Congresso di Firenze ha propugnato il con-

cetto che il presidente del Fascio ferroviario debba essere un ferroviere. Non appena avrà compiuto il suo dovere facendo aderire il Fascio al Partito dei lavoratori e ne vedrà assicurato il suo avvenire colla fusione delle due Società in una unica e potente Sezione del Partito Socialista, allora si dimetterà.

Il presidente mette ai voti l'ordine del giorno Branconi e l'aggiunta del Croce. Vengono approvati all'unanimità.

Lo sfacelo del « Fascio Ferroviario » era intanto assai vicino. Era dunque tempo di chiedere riparazione delle ingiurie, degli insulti, delle false accuse che fin'allora i suoi caporioni ci avevano lanciate col loro giornale: perciò il Maffi, il Branconi, il Mantovani ed il Pozzo querelarono, dinanzi al tribunale di Genova, per diffamazione, A. F. Peroni e Dante Demetrio.

Il Peroni si era rivolto al Consiglio Direttivo del « Fascio » per averne assistenza, ma questo « non poteva dichiararsi solidale — così scriveva l'on. De Felice, presidente del « Fascio », al Mantovani — con chi era chiamato a rispondere di articoli pubblicati per conto e nell'interesse della cessata amministrazione, contro la quale anzi aveva molte riserve da fare, dopo un sommario esame dei conti della gestione ».

« Il Peroni » — seguitava nella sua lettera « l'on. De Felice — « dichiara di non essere au-« tore dell'articolo incriminato, la prego dunque « di dirmi se crede opportuna una conciliazione « che salvi, s'intende, il suo onore e la sua ri-« spettabilità ».

Ma il Mantovani ed il Pozzo risposero, anche a nome degli altri querelanti, nei termini seguenti:

Milano, 19 Maggio 1893.

All'Egregio Presidente del « Fascio Ferroviario »
On. De Felice Giuffrida,

ROMA.

I sottoscritti querelanti contro il sig. Peroni, non debbono accattare alcuna transazione inquantochè, se preme loro dimostrare di essere dei galantuomini

e delle persone che disinteressatamente lottano per l'emancipazione dei ferrovieri, comprendono l'alto dovere che incombe loro di portare sull'azione del cessato Consiglio direttivo del Fascio, il più gran raggio di luce.

Così facendo sono convinti di rendere un grande servizio ai ferrovieri italiani ai quali appartengono.

Essi credono che l'azione dell'attuale Presidenza non dovrebbe essere rivolta a metter cenere sul fuoco, ma ad aiutar noi coi mezzi che possiede, affinchè *tutta la verità sia nota.*

E ciò diciamo a proposito delle *riserve* che Ella fa sulla condotta non del solo Peroni, ma dell'intera amministrazione del Fascio; ciò diciamo dopo di aver appreso dal verbale dell'Assemblea di Firenze che erano state impartite istruzioni affinchè ci si denigrasse a mezzo del giornale; ciò diciamo infine perchè le ragioni stesse che hanno fatto cadere gli antichi funzionari, legittimerebbero l'opposizione fatta da noi alla compagnia Levi, opposizione inspirata dai più nobili sentimenti, e compimento del più alto dovere verso i nostri compagni.

Il processo ebbe luogo nei giorni 17 e 18 Giugno, nanti il Tribunale di Genova.

Erano presenti i querelanti, Maffi, Branconi, Mantovani e Pozzo ed i loro avvocati Pellegrini, Federici e Grillo; erano pure presenti A. I. Peroni e Dante Demetrio, difesi dagli avvocati Cavalla, Bonati e Olivieri.

L'imputato Dante dichiarava di ignorare il contenuto degli articoli querelati, poichè usava firmare in bianco. Il Peroni diceva di non essere direttore del giornale, nè autore degli articoli diffamatori.

Noi non daremo qui tutto l'interrogatorio dei testi, pro e contro; diremo soltanto che durante il processo i nostri valenti avvocati sollevarono tre incidenti e che all'ultimo noi, protestando altamente, ci ritirammo dall'aula, tanto che il pubblico dimostrò spontaneamente di essere con noi.

Tuttavia ecco quello che disse il Pubblico Ministero:

« Bisogna cercare in questo processo anzitutto « se gli articoli querelati sono diffamatori e po-

« scia la responsabilità e la colpevolezza del Pe-
« roni e del Dante. »

Legge i detti articoli commentandoli e, appoggiandosi a quanto dichiarò la sezione d'accusa, li definisce diffamatori ed ingiuriosi.

Chiama anzi atroce l'ingiuria fatta ai ferrovieri querelanti di essere venduti alle Amministrazioni, perchè è atroce accusare un lavoratore di tradire la causa dei propri compagni. Circa la colpevolezza del Peroni, legge una sua dichiarazione, nel numero stesso querelato, in cui egli si dichiara direttore del giornale; è quindi per sua confessione che lo ritiene colpevole, la difesa certo non vorrà che egli sia direttore; egli Peroni era certamente redattore, egli solo rivedeva gli articoli, perchè era mansione sua speciale quella del giornale. Anche da questo lato, è dunque responsabile perchè non doveva lasciar pubblicare articoli diffamatorii. Ma questo caso è subordinato, il Peroni stesso si afferma direttore ed il teste Di Negro lo conferma. Quindi ritiene il Peroni responsabile dell'articolo diffamatorio ed ingiurioso, in un al gerente Dante, e chiede per ambedue il minimo della pena, cioè un anno di reclusione, una multa, più le spese, applicando però la recente amnistia.

L'avvocato, *Cavalla*, della difesa, sostiene che dalle deposizioni testimoniali non risulta essere il Peroni autore dell'articolo querelato e perciò ne domanda l'assoluzione, affermando che dal processo la pàrte civile esce con tutte le rivendicazioni di cui aveva fin troppo ragione.

Gli avvocati Bonati e Olivieri trattono pure la stessa tesi.

Il Pubblico Ministero sostiene ancora che il Peroni si affermò direttore e redattore del giornale il « Fascio ferroviario » pure sotto responsabilità del Consiglio direttivo di detta associazione; che la tesi della difesa è contrariata dalle testimonianze e specialmente da quelle che sostennero che il Consiglio Direttivo del « Fascio » dovette riconoscere la necessità di nominare un direttore,

e che a quel posto fu eletto il Peroni. Riconferma quindi la chiesta pena.

Replica l'avvocato Cavalla e quindi il Tribunale esce per deliberare. Rientra e dà lettura della seguente:

« SENTENZA

« Visto l'art. 47 R. Editto 26 Marzo 1868-393-395-59-39 Codice Penale:

« Dichiara colpevole il Dante Demetrio dei reati ascrittigli nel senso del capo d'imputazione e lo condanna per il reato di diffamazione a mesi 10 di reclusione a lire 1000 di multa, che dichiara per effetto del Regio Decreto 22 Aprile 1893 ridotta la prima alla durata di soli mesi 7 e condonata la seconda; per il reato d'ingiurie lo condanna ad un mese di reclusione ed a L. 250 di multa che dichiara condonati per effetto del precitato Decreto, alle spese del giudizio e rivalsa dei danni chè di ragione.

« Visto l'articolo 393 del Codice Penale:

« Dichiara non provata la reità del Peroni Angelo in ordine al reato ascrittogli, e però lo assolve ».

L'affollato uditorio esce commentando la sentenza la quale, se rende giustizia alla onestà dei querelanti, fa gravare, sul meno responsabile, i rigori della legge.

Non è ben noto se il Presidente De-Felice fece qualcosa per adempiere la parola data nel Congresso di Reggio; è certo però che gli avvenimenti lo consigliarono a rassegnare le proprie dimissioni.

Intanto le Sezioni cominciarono a dimostrarsi scontente dell'Amministrazione della Sede di Roma, e a propugnare ciascuna la propria autonomia.

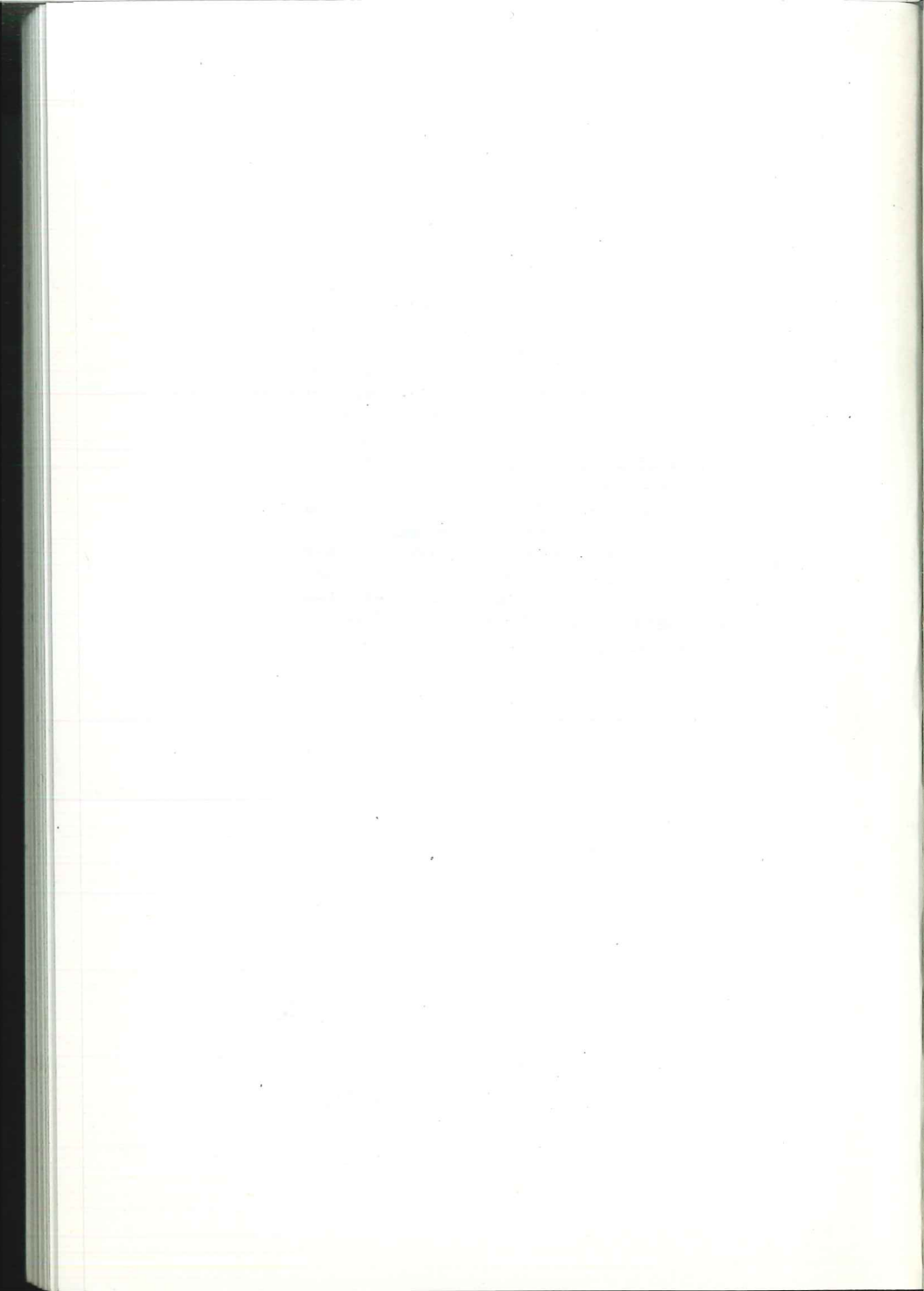
Sorse da ciò la necessità di un Congresso. Lo stesso ebbe luogo in Roma nel Gennaio 1891. Là pure intervenne il Branconi coi compagni Alfieri e Messeri. Si discusse della fusione fra il *Fascio* e l'*Unione* ma non fu possibile alle parti d'intendersi. (1) Intanto il „ Fascio " disgregavasi

---

(1) In questa occasione la Società Macchinisti e Fuochisti inviò una lettera al Congresso facendo appello alla concordia.

sempre più, anche per dissidi interni, e per la non soddisfacente amministrazione della Sede. Questa fu sciolta. Ogni Sezione rivendicò la propria autonomia fino al punto, che quasi ognuna possedeva per la pubblicità, un'organo proprio. Il solo Statuto sociale le teneva ancora collegate.

Però dopo alcuni mesi dello stesso anno 1894, e precisamente il 26 aprile fu possibile di indire un altro Congresso promosso dalla *Società fra Macchinisti e Fuochisti delle ferrovie italiane* e dall'*Unione ferrovieri* con adesione delle Sezioni del Fascio di Firenze, Venezia, Luino e Novara, nonchè della Associazione di Risparmio fra gli agenti delle ferrovie Mediterranee, la quale mostratasi pronta ad accettare la federazione, dovette poi ritirarsi davanti alla progettata *fusione,* in causa del *riconoscimento giuridico* da cui era legata.

Superate alcune difficoltà di metodo, s'intese finalmente da quel giorno costituita la *Lega dei Ferrovieri italiani,* a cui gradatamente fecero poi adesione la massima parte dei soci del Fascio, ridotto oggimai alla più semplice espressione.

TERZO PERIODO

> Quello che erano altre volte nei tempi più remoti dell'evo medio le grandi compagnie di avventurieri e di briganti, che taglieggiavano i mercanti e saccheggiavano le campagne, sono oggidì le Società per azioni (non tutte senza dubbio, ma molte di esse) con maggior sicurezza, maggior comodità e maggiori frutti pei loro fondatori e pei loro direttori. È una organizzazione sistematica e metodica del saccheggio.
>
> LEROY-BEAULIEU (economista ortodosso).

PRIMA PARTE.

L' opuscolo " Come la penso " — Acquisto di Azioni ferroviarie delle Reti Adriatica e Mediterranea — Assemblee generali degli Azionisti — Proposte e discussioni — La Commissione di propaganda all'Assemblea — Sua opera.

Nei primi giorni del 1890, la Presidenza diramava una circolare ai rappresentanti ed ai soci di tutti i gruppi. In essa veniva comunicato come nell'Assemblea prossima sarebbe stato discusso e deliberato se, o meno, la Società dovesse impiegare, in tante azioni ferroviarie delle Reti Adriatica e Mediterranea, 100,000 lire del proprio capitale sociale. Si raccomandava inoltre di studiare la questione, affinchè il rappresentante potesse dare il suo voto con giusta coscienza.

La circolare era accompagnata da alcune copie di un opuscoletto (1), col quale l'autore sosteneva: come l'unico mezzo da estrinsecarsi per

(1) CESARE POZZO, *Come la penso*, agosto 1889.

il momento, date le condizioni in cui si trovavano i ferrovieri, fosse quello di mandare nelle Assemblee degli azionisti dei naturali delegati a difendervi gli interessi generali.

Nella adunanza dell' 11 giugno dello stesso anno, la questione venne quindi sul tappeto, e fu discussa con calma e con senno.

Le ragioni addotte in Assemblea affinchè si pronunciasse favorevolmente circa l'acquisto delle azioni ferroviarie, erano razionali.

Il proponente sostenne con tutte le sue forze che lo scopo di avere delle azioni ferroviarie, non era il lucro o la speculazione, ma bensì la conquista preziosissima del diritto di interloquire nelle riunioni padronali, mandandovi i legittimi rappresentanti del personale, a strenua difesa dei comuni interessi e pel miglioramento morale e materiale.

Questo mezzo si era reso tanto più necessario, dopo che gli alti dirigenti delle Amministrazioni ferroviarie respingevano i più rispettosi memoriali e rifiutavansi di ricevere le rappresentanze dei loro dipendenti organizzati. Il proponente così seguitò:

« Se fin da principio fossimo stati là, in quelle « assemblee di banchieri, avremmo fatto sentire « una parola di protesta per il nostro ostracismo « dall'Amministrazione delle Casse di Previdenza « e molto probabilmente, non ci troveremmo « ora nell'incertezza dell'opzione fra le diverse « Casse, per mancanze d'informazioni circa l'a- « zione esercitatavi, e dalle Compagnie, e dal Go- « verno.

« Finalmente i nostri delegati esporrebbero « là i lamenti, i bisogni, portandovi la eco della « gran voce dei lavoratori delle strade ferrate, e « riferirebbero dopo le risposte ricevute dagli A- « zionisti e dai grandi funzionari; pronti sempre « a difendere di fronte a costoro, il lavoro, dagli « attacchi del capitalismo ».

Fu quindi votato ad unanimità il seguente Ordine del giorno:

« L'Assemblea udite le ragioni esposte dal proponente e le conclusioni favorevoli enunciate da altri oratori, delibera d'impiegare 100,000 lire in Azioni ferroviarie, dividendo la somma in parti uguali, fra l'Adriatica e la Mediterranea. »

Non è possibile riportare in queste pagine tutte le proposte, i discorsi, le repliche, i dibattiti vivaci succedutisi nelle Assemblee delle Compagnie, e che la Società pubblicò, di volta in volta, ad informazione dei soci. Ci limitiamo di riprodurre i punti principali delle avvenute discussioni, affinchè rimanga impressa nella mente di chi legge, come passarono le cose.

Il primo fatto importante, dopo che i conduttori di locomotive ebbero acquistate le Azioni ferroviarie, fu la creazione dell'Associazione di Risparmio tra gli Agenti delle ferrovie del Mediterraneo.

I Rappresentanti di questa Società, parteciparono all'Assemblea degli Azionisti della Rete Mediterranea.

Ciò avvenne il 27 Novembre 1890.

Quirino Nofri, chiesta ed ottenuta la parola, disse: « Tra l'accentuarsi del malcontento, esplicantesi in gran parte con danno del personale « manifestante, ma anche con assai maggior danno « dell'Amministrazione, dove crea sempre una « disorganizzazione, tanto più esiziale, quanto « meno è visibile, alcuni Agenti intravvidero un « modo semplice, legale, pratico e franco per avvicinare fra loro Personale ed Amministrazione « (questi due enti attualmente separati poco meno « che da un abisso) e, dato che gli Amministratori non se ne dimostrassero alieni, stabilire i « punti dove gli interessi dovessero essere comuni « per il bene di entrambi e lanciare le rispettive « opinioni, proposte, critiche, bisogni e quant'altro, discutendoli e vagliandoli, in un campo « neutrale, sereno, dove gli uni e gli altri, completamente spogli delle loro qualità creanti una « debita distanza fra loro, si trovassero eguali « almeno fino all'uscita dal campo stesso. »

Su questo tema tessè uno splendido discorso e fu fiato sprecato.

L'anno seguente 1891, l'onorevole, *Antonio Maffi*, affrontò specificatamente la questione dell'organico dai punti di vista, morale e legale. Sostenne la necessità dell'organico allo scopo di levare ogni dubbio nel personale, di trovarsi alla mercè di arbitrii e di favoritismi; ed accentuò l'obbligo di presentazione fatto all'Amministrazione ferroviaria, leggendolo dall'articolo 103 delle Convenzioni, testualmente. Accennò come all'Amministrazione resterebbe modo di compensare meglio il personale, se volesse procurarsene i mezzi colla riduzione del sistema amministrativo e con una più ragionata progressione nelle categorie di stipendio, le quali peccano d'esuberante esagerazione all'alto, e per insufficienza al basso.

Il Direttore generale delle ferrovie del Mediterraneo tentò di confutare il Maffi, assicurando l'assemblea che già l'Amministrazione aveva più volte cercato di formare l'organico, ma che aveva sempre incontrato difficoltà insormontabili nel fatto che il personale, provenendo da diverse Società con diversi gradi e differenti anzianità, le rendeva impossibile di conciliare l'interesse e le aspirazioni di tutti in un solo sistema di trattamento. Egli credette di affermare che insistendo non si verrebbe che a causare del danno al personale!!!

Nell'Assemblea generale dell'anno 1892, l'onorevole *Maffi* tornò alla carica sulla presentazione dell'organico non ancora avvenuta e ricordò al Direttore generale che dal ministro Genala, interpellato alla fine del 1886 a questo solo proposito, era stato risposto « che le Società avevano dichiarato di prendere impegno per la presentazione dei ruoli relativi entro 2 mesi. » Osservò come fossero trascorsi due anni, senza che l'organico cambiasse la sua essenza di pio desiderio malgrado che, in effetto all'interpellanza ed alla mozione del 30 marzo 1889, avesse

la Camera, invitato il Governo a richiamare le Società al rispetto degli impegni assunti, e il ministro Finali, dichiarato che « i Direttori delle « Reti avevano concordemente risposto di essere « pronti a compilare l' organico, laonde dove non « lo avesse ricevuto in breve termine, sarebbe « stato sollecito a reclamarlo, anche ricorrendo « se del caso, al giudizio degli arbitri. »

Ma il breve termine di tempo fissato dal Finali, era trascorso fino alla seduta del 24 novembre 1891, nella quale il Direttore generale Massa aveva dichiarato, essere ingenuità quella di pretendere gli organici.

Interpellato il ministro dei lavori pubblici, Branca, nella tornata della Camera 21 marzo 1892, così rispose: « Posso dare la lieta novella che, dopo molto insistere, siamo prossimi ad avere l'organico nel modo desiderato. »

Perciò il Maffi concluse così: « Mi ripugna « di credere che i ministri del mio paese *mentano* « alla Camera, come mi ripugna di supporre che « *mentano* invece i Direttori delle ferrovie, agli « Azionisti ed al Governo. »

Il Direttore generale volle assicurare invece l'onor. Maffi che « appunto in forza dell'art. 103 le Società ferroviarie avevano l'obbligo di presentare l' elenco del personale e che questo era stato fatto; che il Governo aveva richiesto l' elenco delle qualifiche e dei relativi stipendi e che le Società avevano mandato anche quello. »

« Non avendo il Governo richiesto altro, le Società ritenevano di aver adempiuto il loro obbligo. »

Il 28 maggio 1892, erano presenti all'assemblea generale degli azionisti dell'Adriatica, nel salone del palazzo della Gherardesca in Firenze, i delegati del personale di macchina, Pozzo, Battistoni e Cortesi.

Aperta la seduta, viene letta dal segretario la relazione del bilancio. *Pozzo* chiede la parola, e prendendo argomento dalle elargizioni fatte dal conte Bastogi in L. 20,000, e dal comm. Bram-

integrarlo, essendochè i ferrovieri di tale ammanco sono perfettamente irresponsabili.

Trattò con molto tatto la questione dello sciopero di Verona, asserendo che le promesse date avevano fatto cessare i lamenti.

Parlò brillantemente dello sciopero dei telegrafisti, sebbene non fossero organizzati.

In tutti gli stati di Europa, disse l'oratore, i ferrovieri organizzano la loro forza, e lo sciopero serpeggia.

Se non volete farlo scoppiare, provvedete senza esagerazione, ma con maturità di studi, ai bisogni gravi ed urgenti dell'esercito dei lavoratori.

Il *Pozzo*, premesso che gli Azionisti ed il Personale delle Strade ferrate rappresentano due classi sociali continuamente in lotta fra loro, perchè gli interessi e le aspirazioni di entrambe sono in antagonismo, ammette — come azionista — la buona fede nelle due parti contendenti, e reclama per sè, e pei suoi compagni, rappresentanti con lui il personale ferroviario delle categorie medie ed ultime, umano trattamento, se anche dirà cose che non facciano piacere al presidente che dirige la seduta.

Entra in argomento, convalidandolo con dati statistici sulla giornata di lavoro, sui premi e sui salari del personale di macchina, appositamente preparati dalla Commissione di propaganda, della « *Società Macchinisti e Fuochisti Italiani* » comparandoli con quelli dell'estero, facendo un confronto fra la legislazione nostra e quella straniera, ed invocando caldamente, efficaci e pronti provvedimenti.

Ritorna sulla grave questione delle ore di lavoro, della diminuzione delle paghe e dei premi, invocando sollecite disposizioni.

Prova con larga copia di cifre e coi regolamenti alla mano, la gravezza dei turni dei conduttori di locomotive, meravigliandosi che non succedano maggiori accidenti ferroviari.

Fa un rapido esame degli effetti prodotti dal sistema in vigore, ricordando che simile tratta-

mento incomincia a divenire deleterio alla salute del personale ed alla sicurezza del servizio.

Deplora che l'Adriatica sia giunta a sopprimere la giornata di riposo dei macchinisti e fuochisti, sempre mantenuta dalle cessate Amministrazioni.

Infine domanda spiegazione circa le 210 mila lire, donate a titolo di gratificazioni, a quattro funzionari.

Conclude dicendo che i ferrovieri attendono dalla Presidenza, franche e chiare dichiarazioni, perchè vogliono decidere la loro condotta per l'avvenire.

Il Direttore Generale *Borgnini,* da promessa al Cogliolo di prendere in considerazione le sue raccomandazioni, ma sostiene che la cointeressenza, costituisce un beneficio a favore del personale delle stazioni.

A proposito dell'enorme *deficit* degli Istituti di Previdenza, dice che l' Adriatica è pronta a versare due milioni alle rispettive Casse.

Vuol riconoscere il diritto dei ferrovieri di partecipare ai Comitati delle Casse medesime.

Risponde quindi al Pozzo, non esser vero che le nuove norme regolamentari, economicamente parlando, danneggino nei guadagni i ferrovieri, e specialmente quelli di macchina; nega che sia stata soppressa la giornata di riposo, e soggiunge che simili lamenti non corrono se non sulla bocca dei «cattivi agenti» *(testuale)*, i quali sempre si lagnano, mentre i buoni encomiano l'Amministrazione.

Vuol dimostrare con dovizia di cifre, che i salari ed i premi sono aumentati, e che la giornata di lavoro è umanissima.

Il Comm. *Bastogi,* Presidente del Consiglio d'Amministrazione e dell'Assemblea, forse perchè non soddisfatto delle risposte rese dal Direttore Generale al Prof. Cogliolo, al Minassi ed al Pozzo, risponde agli interpellanti sostenendo, che poche Amministrazioni si trovano composte di uomini onesti come avviene per la R. Adriatica. Dice essere facoltà del Consiglio quella di elargire

gratificazioni sulla percentuale del 5 %, e spiega come le cifre accennate dal Pozzo vengano prelevate su di un guadagno di sette milioni in costruzioni.

Replica il *Pozzo* secco, secco — in quanto riguarda le costruzioni fatte per conto del Governo, — che se l'Adriatica aveva guadagnati sette milioni di lire, ogni buon cittadino doveva deplorare amaramente, facesse lo Stato dei contratti così onerosi coi denari del popolo spillati a furia di tasse.

Nella riunione generale degli Azionisti della Mediterranea, tenutasi in Milano il novembre del 1894, la discussione si aperse ancora, sulle condizioni morali ed economiche fatte al personale ferroviario.

Il primo oratore fu l'azionista autentico, avvocato *Scarfiotti*. Incominciò a protestare perchè i legami di concordia che esistevano fra Personale ed Amministrazione erano spariti, e ciò per l'avventatezza con cui la Direzione Generale ebbe a provocare tante cause giudiziarie da parte dei suoi dipendenti, cosa questa che tornava a danno degli Azionisti e della disciplina fra superiori e dipendenti.

Il Professor *Cogliolo,* con un vibrato discorso rimproverò l'Amministrazione perchè mentre il personale aveva date prove di serietà, in tempi calamitosi promovendo una lotta legale senza lasciarsi sovvertire, essa si comportava in modo da far aumentare i lamenti.

Deplorò che l'attrito fra superiori e subalterni fosse così acuto, da far sì che la Compagnia si trovasse trascinata in 71 cause giudiziarie.

Disse che gli aumenti non si elargivano più secondo giustizia, ed aggiunse ch'era venuto a conoscenza come prima del 1885 si facessero per una somma annua di 800,000 lire, mentre dopo si fecero appena colla metà.

Lamentò che gli agenti del servizio attivo e cioè coloro i quali hanno in mano la salute

e la vita dei passeggieri, fossero sottoposti ad eccessivo lavoro, tenendosi in non cale i loro reclami.

L'Avvocato *Romussi*, rammentando l'inchiesta che si voleva proporre alla Camera, da parte dell'Onorevole Sanguinetti, sostenne *pro bono pacis* un'ordine del giorno, propugnante la nomina di una Commissione che detta inchiesta prevenisse, collo studio imparziale delle varie questioni interessanti il personale.

Attilio Riboldazzi, presidente dell'Associazione di Risparmio, parlò in favore di alcune categorie del personale, lamentando l' ostilità sistematica dell' Amministrazione, contro le iniziative del Sodalizio da lui rappresentato, iniziative che tendevano a ristabilire l'armonia fra capitale e lavoro.

L'avv. *Ginatta* chiese conto al Consiglio di Amministrazione del negato contributo di L. 1.25 per cento, a danno del personale, nel pagamento della ricchezza mobile.

Pozzo, ricordò come fosse la quarta volta che assisteva ai lavori dell'Assemblea, in modo di essersi convinto come le due parti contendenti, e cioè i pseudo-aziònisti, rappresentanti il Personale, e la presidenza rappresentante la Compagnia, non facessero che ripetere, gli uni: essere le condizioni di lavoro, di disciplina, di mercede, peggiorate dopo l' 85, e l' altra: essere la cointeressenza un sistema di generosa mercede nei riguardi del personale delle stazioni, la media degli stipendi, specialmente per la bassa forza, elevata, e le fatiche umanissime. Ma il rimedio per sciogliere un conflitto così eloquentemente deplorato dagli oratori che lo avevano preceduto, non era stato mai trovato.

Così egli credeva necessaria la presentazione dell' ordine del giorno a cui aveva accennato l' avvocato Romussi, tendente a nominare 10 membri dell' assemblea, per la ricerca e constatazione dei fatti, sulle cifre ed indicazioni esposte dalle due parti, onde sapere quale fra le duellanti avesse ragione, affinchè l' indisciplina

fra capi e dipendenti sparisse e ritornasse in luogo della rilassatezza, l'energia e la onesta attività.

A dimostrare vieppiù la necessità della Commissione inquerente, egli aveva raccolte delle cifre ufficiali, desunte dalle relazioni dell'ufficio superiore della Trazione e presentate alla Direzione generale della Mediterranea. E le cifre erano tali che avvaloravano la tesi sostenuta dal Prof. Cogliolo, circa la diminuita retribuzione al personale.

Dette cifre testificavano che nel 1881, le ferrovie dell'Alta Italia, avevano pagato ai macchinisti 770 lire, a titolo di economie e ricuperi sui ritardi dei treni, 403 lire, per percorrenze, e lire 108 per premio annuo sul buon mantenimento della locomotiva; mentre la Mediterranea per gli esercizi 1885-90, aveva pagato pel primo titolo solamente 575 lire, pel secondo 263 lire e pel terzo 96; vale a dire 347 lire meno all'anno a cadaun macchinista. Proporzionato danno avevano conseguito anche i fuochisti.

Un fatto specifico, eloquente, confermava il suo dire.

Il Comm. Lampugnani, di cui la Relazione letta deplorava la perdita, in un articolo comparso nel 1886 nella *Nuova antologia*, asseriva che il Pozzo guadagnava 4400 lire all'anno.

Allora aveva soltanto 1500 lire di stipendio, in luogo di 1800. Intanto con 300 lire di più, e con un maggior lavoro, non realizzava — dopo nove anni di maggiore anzianità — un guadagno di 3 mila lire all'anno.

Chi osava dire che aveva migliorato?

Si dimostrò rammaricato di dover parlare in persona prima, ma quanto lo riguardava rispondeva alle condizioni di tutti i compagni della sua classe.

Questi fatti lo persuadevano maggiormente della necessità di approvare l'ordine del giorno, che avrebbe presentato il prof. Cogliolo.

Il comm. *Massa* dimostrò invece che i 46 mila impiegati della Mediterranea — nella media com-

plessiva — guadagnavano 1027 lire all'anno, mentre prima dell'85, ne percepivano 83 di meno (1).

Il *Pozzò* replicò che calcolando a suo riguardo, poteva recisamente affermare senza tema di smentita, che quantunque non fosse stato mai dimenticato negli aumenti, trovavasi ora a percepire mensilmente dalle 30 alle 40 lire in meno di quando aveva uno stipendio di molto inferiore all'attuale.

E concluse così:

« Il caso è grave, e non fa che seminare ran-« cori e malumori, tenendo sempre acceso il sen-« timento di lotta. »

Infine il prof. *Cogliolo,* riprendendo la parola, disse: « Voi avete detto che il personale delle « ferrovie è contento, noi diciamo di no; ma vi « proponiamo, colla creazione di una Commis-« sione, il modo di sciogliere pacificamente la « contesa. Questa è la nostra parola di pace, ac-« cettatela. »

E in così dire, presentò al Presidente, il seguente ordine del giorno:

« L'assemblea degli azionisti della Società per le S. F. della Mediterranea, di fronte alle attuali condizioni degli agenti, delibera di nominare una Commissione, la quale studi su dati di fatto le riforme che si possono introdurre nell'azienda a favore del personale stesso. »

Il senatore *Allievi* dichiarò, a nome del Consiglio, che lo stesso già si preoccupava delle condizioni del personale, ed era disposto a raccogliere le specifiche raccomandazioni fatte, senza poter fare di più.

---

(1) In merito a questa smaccata bugia, ci è caro e doveroso ad un tempo, di rammentare la coraggiosa smentita del defunto Sotto Capo Stazione Viganò. Nell'assemblea degli azionisti del 1893 egli dimostrò, a nome dell'Associazione di Risparmio, di cui era allora presidente, che se le medie erano cresciute, ciò dipendeva dal semplice fatto ch'erano stati aumentati esageratamente gli stipendi dei grossi funzionari.

Il prof. *Cogliolo* rispose di essere toccato dalle buone parole dell'Allievi, ma di non potere assolutamente ritirare il suo ordine del giorno. « E' meglio — disse — essere vinti, che fuggire il combattimento. »

Messo l'ordine del giorno in votazione, venne naturalmente respinto.

Il *Romussi*, avendo domandato l'appello nominale, questo risultò di 23,722 voti contrari e 36 favorevoli. (1).

C'erano dei capitalisti che, avendo fino a 20,000 azioni, rappresentavano da soli 4000 voti!

Così, rimase sepolto l'ordine del giorno Cogliolo, e con esso le ultime illusioni dei ferrovieri sull'armonia fra capitale e lavoro.

Nel maggio 1895 fu tenuta un'altra Assemblea generale, dagli azionisti dell'Adriatica.

« Furono incaricati alla difesa dei manomessi diritti, ed al patrocinio dei futuri miglioramenti dei ferrovieri, l'avv. Rondani, i pensionati Minassi e Mantovani, ed il compagno Pozzo.

« I nostri rappresentanti si lamentarono della non avvenuta presentazione dell'organico stabilito dall'art. 103 delle Convenzioni, uno dei più importanti doveri a cui doveva sottomettersi la Compagnia, imperocchè sono gli organici che devono determinare la carriera, cioè l'avvenire dei ferrovieri; dimostrarono come l'organico, una volta comunicato agl'interessati, farebbe cessare l'agitazione, i conflitti e lo scandalo delle cause, e cioè un insieme di fatti turbatori della disciplina così preziosa e necessaria allo sviluppo di un'industria di pubblica utilità; sostennero altresì che non si doveva abbandonare un esercito di lavoratori alla discrezione, o meglio all'indiscrezione, vale a dire, al libero arbitrio della Compagnia ferroviaria. »

A così eque, giuste e lodevoli domande, il consigliere, Brambilla, il presidente del consiglio d'Amministrazione, conte Bastogi, e il Diret-

(1) Lo votarono i soli ferrovieri.

tore, Ing. Borgnini, risposero rispettivamente: « *non essere l'Amministrazione tenuta a far conoscere ai propri dipendenti il trattamento loro spettante,* » « *che ogni dovere fu compiuto colla presentazione al Governo degli* **elenchi** *sul personale* » « *che i tribunali di Firenze, avevano riconosciuto avere ottemperato l'Adriatica all'obbligo suo* » il quale era quello di mantenere i gradi e gli stipendi al personale come trovati nell'epoca della cessione delle strade ferrate all'esercizio privato. Infine il comm. Borgnini disse che dopo ciò « *non doveva, nè voleva presentare gli organici richiesti* » (1).

Riconfermarono i nostri rappresentanti il malvolere delle Compagnie in riguardo alla mancata presentazione degli organici; protestarono contro l'applicazione della cointeressenza nelle stazioni (2), contro l'aumento della giornata di lavoro, in contraccambio della diminuizione delle mercedi.

Le categoriche dichiarazioni dei dirigenti la Società Adriatica, *l'alto là!* così crudamente intimato, la sfida — è la parola! — lanciata impudentemente al Personale, non doveva passare senza replica. E la replica venne.

Con un confronto fra il discorso del comm. Borgnini e la circolare N. 17 del 27 febbraio 1894 emanata dal Capo servizio della Trazione, Ingegnere Alzona, uno dei nostri amici provò seduta stante che il sistema di trattamento del personale annunciato dal Direttore, costituiva una violazione, non solo delle Convenzioni, ma del diritto di associazione e di difesa, sancito dalle leggi, ed era una rappresaglia contro coloro che, per interesse proprio o collettivo, vogliono adire

---

(1) Il Comm. Borgnini disse, con cruda ironia, che, mentre i buoni encomiano l'Amministrazione, i *cattivi agenti* soltanto si lagnano, e fanno citare in tribunale il Direttore generale, agitando i loro compagni.

(2) Questa brutta faccenda dell'interessenza ormai è sfatata. È risaputo che tutti coloro i quali eseguiscono effettivamente le economie ed il lavoro pesante a cottimo, ricovono nulla o quasi, mentre vi sono dei capi di grosse stazioni che percepiscono 1000 lire d'interessenza, per tenersi le mani sul di dietro.

i tribunali, in cerca di quella giustizia che l'Adriatica nega loro.

« Del resto il diritto d'associazione riconosciuto dalle leggi dello Stato, dovrebbe essere invulnerabile, perchè è venuto a noi, attraverso le sante battaglie della civiltà ».

Per quanto riguardava la carriera del personale, la Circolare dell'Ing. Alzona, contraddiceva le asserzioni del Direttore, affermanti essere le promozioni e gli aumenti in armonia del buon servizio prestato e in ragione dei $^9/_{10}$ per anzianità e di $^1/_{10}$ per merito, mentre la citata circolare stabiliva il diritto di appartenere ai turni, cioè al servizio attivo, e di guidare le locomotive nuove o completamente riparate, pei soli macchinisti *più idonei* (!), facilitando così quei favoritismi e quelle ingiustizie, cause precipue del malcontento, delle proteste, e dei contrasti.

Narrò il caso del macchinista Turolla, del deposito di Milano, cui fu negato l'aumento, malgrado l'ottima condotta e le gratificazioni avute per il lodevole servizio, pel solo fatto di essersi prestato, nell'interesse proprio e in quello dei suoi compagni, a convenire in giudizio l'Amministrazione e lo Stato, affinchè colmassero il *deficit* degli Istituti di previdenza. Concluse sostenendo che il sistema di trattamento annunciato dal comm. Borgnini, era un sistema tirannico, proclamante e provocante la continuazione della lotta contro i ferrovieri.

In conseguenza di ciò venne dal Minassi di Firenze presentato il seguente ordine del giorno:

« L'Assemblea, udita la discussione fatta circa il personale, passa alla nomina di una Commissione, coll'espresso incarico di rendersi conto di tutte le lagnanze del personale stesso, massime circa i regolamenti e gli organici, e di riferire il resultato dei suoi studi e delle sue proposte, alla prossima assemblea. ».

Messo ai voti, fu inesorabilmente respinto.

Nessuno dei membri della Delegazione, in causa di forza maggiore, si presentò all'Assem-

blea generale indetta dalla Mediterranea, il 26 novembre 1895.

Ciò non impedì che un ben agguerrito numero di patrocinatori degli interessi dei ferrovieri vi intervenisse, compiendo onorevolmente il proprio dovere.

Primo a chiedere di parlare fu l'avv. *Romussi*. Egli entrò subito nella questione dell'organico e della diversità di trattamento fra i grandi funzionari ed il personale inferiore, e deplorò la consuetudine di accordare laute gratificazioni di buona uscita ai primi, e poco o nulla ai secondi.

Bissolati, fece magistralmente la diagnosi dello sfruttamento esercitato sui ferrovieri con la cointeressenza. Disse che questa, mentre permette alla Compagnia di ridurre grandemente la forza numerica del personale delle medie e delle ultime classi, risparmiando così nei salari, centinaia di migliaia di lire, si risolve poi in uno spietato sfruttamento sulla bassa forza e specialmente sui manovali.

« La diminuzione del personale conduce altresì al prolungamento della giornata di lavoro » (1).

« Troppe prove l'esperienza offre ormai; nè si può negare questa verità ».

Asserì che non è morale adoperare il Capo ed i Sotto Capi stazione, i Gestori ecc. per spin-

---

(1) LA RETE ADRIATICA

il 1/7/85 eserc. Km. 4187 di linee, con 33037 agenti (media km. 7,89)
il 31/12/96 » 5589 » » 35768 » (» » 6,40)

Proporzionalmente vi fu dunque diminuzione di 8331 agenti. Infatti considerato l'aumento chilometrico, essi avrebbero dovuto salire a 44099. Ci consta che dal 31 dicembre 1890 al 31 dicembre 1896 furono licenziati, collocati in quiescenza, ecc. ben 5200 individui.

LA RETE MEDITERRANEA

il 1/7/87 eserc. Km. 4250 di linee, con 39670 agenti (media km. 9.33)
il 1/12/97 » » 5931 » » 45142 » (» » 7,61)

Proporzionalmente vi fu dunque diminuzione di 10218 agenti, poichè, considerato l'aumento chilometrico, essi avrebbero dovuto salire a 55360.

Dalle suesposte cifre si può arguire la marcia in avanti dello sfruttamento. Altro che le medie delle paghe maggiori di quelle di una volta!

gere all'eccesso la sorveglianza sul personale, allo scopo di ottenere da esso il massimo sforzo di lavoro.

Accennò alle continue contestazioni fra i Capi stazione e i Macchinisti, ai quali sono negate le cedole quando eseguiscono delle manovre. Parlò dei premi accordati ai conduttori di locomotive e li paragonò al cottimo.

Concluse dicendo che non è giusto chiudere l'orecchio alle miti domande di miglioramento avanzate dal personale, perchè ciò crea dissidi, contrasti, processi, e agitazioni, che avranno solo ragione di cessare allorquando il personale sarà persuaso, anzi convinto, che ogni reclamo, anche se portato dinanzi agli Azionisti, sarà preso in considerazione.

Viceversa, si deciderà ad organizzare la resistenza, per difendere, per contendere, per conquistare i conculcati diritti e la propria emancipazione.

Zavattari. Attribuì i lamenti del pubblico e specialmente quelli elevati dai commercianti per la mancanza dei vagoni, al cattivo trattamento fatto dalla Società ai capi manovra, ai manovali i quali trascurano quindi l'utilizzazione del materiale.

Mantovani parlò del materiale ruotabile che secondo lui è scarso e avariato; dell'insufficienza del personale di macchina, dei treni e delle stazioni; della causa e della transazione proposta al ferroviere Ferrero.

Parlò della riduzione dei guadagni dei conduttori di locomotive, della riduzione delle pernottazioni. Dimostrò come gli aumenti del personale della trazione, siano in media accordati nelle seguenti proporzioni:

CATEGORIA DIRIGENTE $6 : 5 :: 100 : x = 83\,\%$
» LAVORATRICE $663 : 78 :: 100 : x = 11{,}75\,\%$

Chiuse dicendo che vi sono dei fuochisti che da 7, 8 e fino da 9 anni, attendono invano un misero aumento di stipendio, e che i pochi

aumenti conferiti l'anno prima, erano stati dimezzati a danno di tutti.

L'avv. *Marenzi* lamentò che i rapporti tra il Personale e l'Amministrazione non fossero cordiali. « E' buon governo di Amministrazione che « il Personale sia appagato nelle sue legittime « speranze, perchè allora darà anche quell'ap- « poggio morale, quell'interessamento che rende « proficua l'opera del lavoratore. » Lamentò la soppressione del contributo di ricchezza mobile accordato dalle precedenti Amministrazioni, contributo che rappresentava un diritto acquisito del personale.

Disse che non è a colpi di sentenze che si devono risolvere le questioni col personale, ma sul terreno dell'equità e della cordialità. « Non dimentichiamoci che il personale non è un dipendente, ma un contraente, avente non solo degli obblighi, ma anche dei diritti. »

Il comm. *Maglione* parlò della spinosa questione delle Casse pensioni e di soccorso.

Deplorò l'offesa recata al senso del giusto, negando agli agenti di optare pel vecchio o pel nuovo Statuto, ed escludendo la rappresentanza elettiva degli interessati, nell'amministrazione della Cassa. « Provvedere nel miglior modo al riposo avvenire di chi ha molto lavorato, non è atto di filantropia, ma di giustizia e di buona amministrazione. »

L'avv. *Beltrami* si stupì del nessun aumento del personale in confronto dell'aumento del traffico e quindi del lavoro.

Il *Presidente* senatore *Allievi*, e il Direttore Generale comm. *Massa* risposero agli oratori; ma questi si mostrano insoddisfatti.

Il *Presidente* infine invitò l'avv. Bissolati, a presentare una proposta di abolizione circa il servizio a cointeressenza. Ma questi avvertì di non essere così ingenuo.

Il 25 maggio 1896 ebbe luogo, in Firenze, l'assemblea generale degli azionisti delle ferrovie della Rete Adriatica.

Sul capitolo X *Ordinamento degli Istituti di previdenza per il personale*, chiese di parlare il compagno *Pozzo*. Questi, partendo dall'esordio stesso della Relazione, in cui si trattava di simili Istituti, assicurando che la Compagnia è d'accordo col Governo circa il modo di riordinare le Casse, affinchè rispondano agli scopi che indussero a crearle; richiamò l'attenzione dell'Assemblea sul pertinace ostracismo sostenuto contro ogni rappresentanza elettiva del Personale ferroviario, il quale contribuisce quanto l'Amministrazione, al mantenimento economico delle Casse medesime.

Invocò dall'Assemblea un po' di giustizia. Gli Istituti di previdenza furono sempre amministrati dalle Compagnie, le quali non vollero o non seppero evitare e poi riparare, l'enorme disavanzo, rapidamente aumentato.

In questo senso presentò, in emendamento a quello delle Compagnie, il seguente ordine del giorno:

« L'Assemblea generale degli Azionisti delle ferrovie italiane dell'Adriatica, considerando che anche i ferrovieri partecipano alla costituzione dei fondi degli Istituti di previdenza, delibera: di invitare il Governo a permettere che i ferrovieri abbiano un'adeguata rappresentanza elettiva nella Commissione incaricata della riforma degli Statuti relativi. »

Il Direttore Generale *Borgnini*, per dissipare l'impressione prodotta dalle argomentazioni del Pozzo, spiegò quali fossero i sacrifici fatti dalle Compagnie e dal Governo per questi Istituti, tentando persuadere l'Assemblea che non fu per imperizia od incuria se si aumentò il deplorato disavanzo, ma per circostanze di forza maggiore. Aggiunse come in seguito ad un progetto di legge, che il ministro Perazzi avrebbe presentato al Parlamento, sarebbe stato creato un Istituto di previdenza, col regime del conto individuale, pei nuovi ammessi. « Si riordineranno le vecchie « Casse e si lascierà il diritto ai partecipanti di « ciascuna, di optare in un tempo fisso ed im- « prorogabile per quella che loro convenga. Tra-

« scorso questo termine, se l'esito della opzione « sarà consono ai desideri del Governo, bene, di« versamente verranno modificati gli Statuti « delle vecchie Casse, compatibilmente alle con« dizioni economiche dei singoli Istituti. »

Pozzo obbiettò che l'opzione altro non è che la condizione *sine qua non* pei ferrovieri, o di accettare i nuovi statuti, o di vedersi un giorno aumentata la contribuzione mensile, e diminuito l'assegno di pensione. Finì esclamando: *Che il cielo ci tenga lontani da simili ministri!*

Brambilla confutò e respinse non l'ordine del giorno, ma le parole dette per giustificarne la presentazione; si dolse degli acerbi rimproveri lanciati dal Pozzo, quasi accusa d'imprevidenza e peggio per l'Amministrazione delle Casse.

Pozzo. Aveva già risposto agli appunti fattigli dal Direttore; ma volle aggiungere che mentre i bilanci dell'Amministrazione, riguardanti gli interessi degli Azionisti, a tutto provvedono, ci sono voluti molti anni per trascinare le Compagnie ed i Comitati delle Casse di previdenza a confessare il più spaventoso dei disavanzi.

Il Presidente mise prima in votazione l'ordine del giorno proposto dal Consiglio di Amministrazione, riservandosi di portarvi dopo l'emendamento Pozzo.

Approvato, com'era naturale, data la costituzione di quell'Assemblea, la Presidenza annunziò che mettendo ai voti l'emendamento proposto, dichiaravasi ad esso contraria assolutamente.

A grandissima maggioranza, veniva pertanto respinto.

Il Presidente Bastogi, volle indurre l'Assemblea a votare in blocco l'approvazione della Relazione del Consiglio di Amministrazione; il preventivo del 1896; i conti del 1895; la quota di L. 8 per dividendo a ciascuna delle 420,000 azioni e cartelle di godimento di circolazione; l'elezione di sette consiglieri uscenti di carica per turno, ma rieleggibili; di due Consiglieri di Amministrazione in sostituzione di due defunti, di tre sindaci e due supplenti.

Pozzo domandò la parola per pronunciarsi sul bilancio non ancora stato discusso.

L'Assemblea era rumoreggiante; si udivano quà e là dei *no* squillanti e sonori.

Pozzo non si sgomentò e ridomandando la parola, — la quale gli venne infine accordata, — disse che nell'anno 1892, cioè la prima volta in cui intervennero i ferrovieri nell'Assemblea generale dell'Adriatica, fu perchè si erano persuasi che le domande, i reclami e i postulati dei lavoratori delle strade ferrate, non approdavano mai a nulla. Avevano quindi deciso che i loro rappresentanti legittimi e naturali, conferissero direttamente coi padroni, nel comune interesse. Così praticando, erano animati da sentimenti di conciliazione, dei quali poi diedero prova, specialmente nel doloroso incidente sollevato in quella stessa sala dal comm. Fonio, col discorso pronunciato dal prof. Cogliolo nell'Assemblea del 1894, infine, col presentare l'anno prima a mezzo suo i quadri del lavoro e delle mercedi dei conduttori di locomotive, ed una relazione sui premi del carbone e dell'olio. E continuò:

« Tuttavia, tali quesiti, non sono stati presi « dall'Amministrazione, in quella considerazione « che meritavano.

« Anche nell'anno d'esercizio di cui si parla « nel bilancio testè letto, il personale, sul quale « pesa tanta responsabilità, ha sostenuto esau- « rienti fatiche, pur vedendo di giorno, in giorno, « diminuiti i salarî, scemati i premi, ridotti i « guadagni, in luogo di quei miglioramenti che « ha ragione di attendere.

« Dicendo questo, intendo, generalizzando, di « parlare del medio e del basso personale ferro- « viario.

« Darò alcune prove, di ciò che dico, caratte- « rizzanti tutto un sistema di trattamento fatto ai « lavoratori delle strade ferrate, che è quanto dire, « delle arterie delle nazioni del mondo civile.

« Le cifre che citerò, trovano la loro base in « uno studio fatto su 1000 macchinisti, nonchè « su altrettanti fuochisti.

« Gli stipendi dei macchinisti dell'Adriatica,
« provenienti dalle cessate Amministrazioni, al-
« l'atto del passaggio delle ferrovie dallo Stato
« all'esercizio privato, variavano complessiva-
« mente nella media, cioè: salario, pernottazioni,
« chilometraggio, premi, ecc., da 191 a 200, da
« 220 a 251 lire al mese.

« Pei fuochisti invece, i guadagni mensili, si
« aggiravano intorno alla somma di L. 130 a 140
« o 150.

« Consideriamo però che i conduttori di lo-
« comotive vivono tutto il mese fuori di casa,
« separati dalle loro famiglie in causa di turni
« gravissimi.

« La giornata di lavoro di questa gente, che
« ha in mano le ricchezze del commercio e la
« vita di centinaia di persone, devo considerarla
« fra le più esaurienti che siansi finora intro-
« dotte nelle varie industrie del paese.

« Ho qui un prospetto compilato su 43 turni,
« tutti dell'Adriatica, dal quale risulta che la
« giornata di lavoro sale a 12, a 14 ore di mac-
« china; e se, a queste cifre, aggiungiamo le
« ore di riserva, andiamo niente meno, a 14,
« 16 e 20 ore di servizio.

« Questo stato di cose — è naturale, è umano,
« — crea dei malumori; ed i ferrovieri si la-
« gnano, reclamano, protestano, si agitano. Che
« fa l'Adriatica?

« Perseguita coi traslochi, coloro che, per
« un dono di natura — l'intelligenza — o per
« la piena possanza che hanno dei loro diritti,
« oppure perchè hanno opinioni politico-sociali
« avverse a quelle che professate voi, fanno
« della propaganda in pro dell'organizzazione
« ferroviaria. Lo ripeto: il peso esauriente del
« lavoro del personale ferroviario e le troppo
« esose ed avare mercedi, sono per ora le sole e
« le vere cause del nostro conflitto.

« Ma ad onta di tutto, malgrado le persecu-
« zioni feroci, in 25 mesi di vita, la *Lega Ferro-
« vieri* conta oltre 25,000 soci.

« Per loro mandato vi dico: Qui, in questa

« vostra Assemblea noi facciamo il lavoro di
« Sisifo; perciò ritireremo la somma presso voi
« depositata, e non vi ritorneremo più.

« I nostri baluardi, le nostre rocche, saranno
« da questo momento l'organizzazione e la soli-
« darietà, i soli, gli unici mezzi coi quali i la-
« voratori s'emanciperanno dalla schiavitù del
« capitalismo. »

Mentre il Direttore Generale Borgnini, si alza per parlare, Pozzo esce dalla sala; ma nell'uscire sente che il Commendatore colendissimo dice con enfasi soltanto delle frasi. Rientra allora e riprende il suo posto.

Il Direttore Generale ritorna a dire, che non può lasciare l'Assemblea sotto l'impressione di quanto ha ascoltato, cita una filza di cifre, rappresentanti spese per il Personale e, scendendo a dettagli, tenta dimostrare che il medesimo ha migliorato le proprie condizioni economiche. Aggiunge che l'accusa fatta dal Pozzo all'Amministrazione è di avere introdotta la cointeressenza nelle stazioni, ciò che, secondo il Borgnini, è un sensibile miglioramento pei ferrovieri. In quanto alle persecuzioni ed ai traslochi, li dice domandati dall'Autorità, per la tutela dell'ordine pubblico. « L'Amministrazione » conclude — « mai è stata crudele, essa fu sempre « umana verso i suoi dipendenti. ».

Pozzo per le stesse ragioni che fecero accordare la parola al Direttore, la ridomanda a sua volta. Ma l'Assemblea torna a rumoreggiare e non vuole concederla. Il Pozzo insiste, invocando dal Presidente stesso, quella equanimità che deve essergli propria, promettendo di parlare solo cinque minuti.

Pozzo. « Se citai fatti e cifre sul lavoro e sul
« salario dei conduttori di locomotive, ciò feci
« tornandomi più facile raccogliere queste infor-
« mazioni nella categoria di ferrovieri, cui ap-
« partengo; ma dico ora più forte, che parlo e
« parlai in nome dei ferrovieri dell'Adriatica.

« In quanto alla cointeressenza, posso ripe-
« tere l'opinione dei più coscienti ferrovieri, di-

« cendo che essa è un raffinato mezzo per far
« lavorare il personale di più, pagandolo meno;
« uno sfruttamento perfetto sulla media e bassa
« forza delle Stazioni. Coloro che ci guada-
« gnano largamente sono i Capi, i Sottocapi
« stazione ed i Gestori.

« In quanto alle mastodontiche cifre che il
« comm. Borgnini dice di avere pagate al per-
« sonale, io le credo lanciate soltanto nell'As-
« semblea per far breccia — facile breccia! —
« sull'animo degli azionisti!

« E' il solito contrasto. La Presidenza inca-
« ricata di tutelare gl'interessi degli azionisti,
« si sforza a dimostrare che il trattamento fatto
« al personale ferroviario è il migliore possibile,
« mentre i patrocinatori del personale stesso
« hanno il compito, più facile, di dimostrare il
« contrario. Or bene: per una volta tanto, il Par-
« lamento sta per approvare una Legge in virtù
« della quale sarà nominata una Commissione,
« col mandato d'aprire un'inchiesta sul tratta-
« mento usato verso il personale. Essa perciò
« sarà giudice in questo conflitto di opposti in-
« teressi. Io non sono più suscettibile di illu-
« sioni, ma penso che se i ferrovieri si servi-
« ranno di tutti i mezzi legali per dimostrare
« e documentare in quali condizioni disgraziate
« versano, la Commissione dovrà concludere
« che quello che ho detto qui dentro, è sem-
« plice verità. »

I fatti, denunziati dai nostri delegati alle Assemblee degli azionisti non offersero altra occasione ai nostri padroni e superiori, oltre quella di rispondere che ci lamentiamo a torto.

Essi affermarono per contrapposto che le nostre condizioni economiche sono fra le più agiate delle classi lavoratrici, e che quelle morali e di disciplina sono migliorate.

Distrutta per opera di costoro un'ultima illusione, la Commissione di propaganda prese argomento dalla discussione avvenuta a Torino, in seno al Congresso generale della Società,

addì 8 aprile 1896, per proporre ai delegati dei Depositi locomotive, la soppressione della rappresentanza dei ferrovieri nelle Assemblee degli Azionisti.

Non diversamente dimostrò di praticare l'Associazione di Risparmio fra gli agenti della Mediterranea. Nell'Assemblea degli azionisti, del novembre 1896, fece presentare dal proprio presidente, Quirino Nofri, un vibrato ordine del giorno, suonante rinuncia alle discussioni, rampogna agli amministratori ed affermante che quell'inchiesta degli Azionisti negata nell'anno 1894, era stata imposta dopo dal Governo. Nel novembre 1897, disertò l'Assemblea. Il nuovo indirizzo dato alla Società medesima, ed il conseguente impiego di buona parte dei suoi capitali in altre istituzioni, ci rendono convinti, come sia ormai sfatata anche presso quei compagni, la famosa formola di Bastiat: « armonia fra capitale e lavoro ».

SECONDA PARTE.

L'interpretazione dell'art. 35 del Capitolato annesso alla Convenzione — L'opuscolo "Lite vecchia e giudizi nuovi„ — Il riordinamento degli Istituti di previdenza — L'ing. Crotti scopre come i medesimi vadano incontro al disavanzo — Le Circolari dei Comm. Lampugnani e Cornetti, non ottengono lo scopo voluto — Le Compagnie danneggiano le Casse Soccorso — Il Comizio dei ferrovieri — Il Comitato d'azione per la sistemazione degli Istituti di previdenza — La lite pel riordinamento delle Casse — Il decreto del Prefetto della provincia di Roma, elevante conflitto di giurisdizione — La Cassazione di Roma a Sezioni riunite sentenzia, incompetente a giudicare, il Tribunale di colà — Il Governo dispone perchè sia fatta una legge pei vecchi Istituti di Previdenza e per la creazione di una nuova Cassa — Saracco, Perazzi e Prinetti — Le diverse fasi della legge — Approvata in parte, viene prorogata nel resto.

La Commissione di propaganda della Macchinisti non aveva mancato di compulsare attentamente l'art. 35 del Capitolato annesso alle Convenzioni, convincendosi *a priori*, come fosse stato redatto in modo da lasciare adito a controverse interpretazioni.

L'articolo accennato contiene infatti una disposizione la quale lascia credere, fossevi nel legislatore l'intento di accordare ai ferrovieri una più efficace rappresentanza nell'amministrazione delle Casse Pensioni e di Soccorso. Infatti l'alinea terzo dice: « Sarà provveduto, *come e da chi*

« *di ragione* e dalle *competenti autorità* alle occor-
« renti modificazioni degli Statuti e dei Rego-
« lamenti di dette Casse, della Massa Vestiario,
« ecc. » In quel « *chi di ragione* » precedente le
« *competenti autorità* » i ferrovieri ravvisarono
chiaramente sè stessi.

Epperò sul finire dell'anno 1892, la Società dei Macchinisti e Fuochisti interrogò, con opportuno questionario, alcuni giureconsulti e pubblicisti chiari e valenti. Costoro furono concordi, nel-l'affermare che con simile frase, artatamente vaga, veniva riconosciuto il diritto del personale di prendere parte attiva e volitiva, all'amministrazione ed al riordinamento degli Istituti di Previdenza.

Fra gli altri Enrico Ferri e Leonida Bissolati, opinarono in modo tale da soddisfare pienamente l'aspettativa della grande maggioranza interessata.

Scriveva il primo: « Ho letto attentamente il
« questionario inviatomi, ed a me pare che in
« linea di diritto, non si possa nemmeno dubi-
« tare sulla giustizia della domanda posta dal
« personale subalterno, di avere una propria
« rappresentanza elettiva nei Comitati direttivi
« delle Casse Pensioni. Dal fatto nasce il diritto
« — e poichè il personale contribuisce con la
« metà alla formazione della Cassa Pensioni, è
« evidente il diritto in esso di concorrere per
« metà all'amministrazione di questa. Se ciò è
« evidente in linea di *diritto*, alla realizzazione
« di tale regola si oppongono difficoltà *morali*
« ed *economiche* ».

« Difficoltà *morali*, perchè l'eguaglianza giu-
« ridica degli uomini non è patita.... da coloro che
« stanno negli strati alti della piramide sociale;
« difficoltà *economiche*, provenienti in questo
« caso, come in tutti gli altri analoghi, dai rap-
« porti fra capitale e lavoro, che ancora rappre-
« sentano il feudalismo economico, malgrado le
« apparenze di libera eguaglianza ».

« Il rimedio », concludeva il Ferri « non può
« essere che nell'incessante agitazione, intesa

« a reclamare il riconoscimento di un diritto
« che non vi può mancare perchè stà con voi
« la giustizia. »

Scriveva il secondo: « Se fosse anche vero
« che gli alti funzionari non possono che pren-
« dere deliberazioni a tutti vantaggiose, non ne
« sarebbe perciò scemato il buon diritto del per-
« sonale minore di amministrare il proprio de-
« naro a mezzo di mandatari emananti dal suo
« libero suffragio. Ma i Bastogi, i Borgnini » ed
i Mazza coi Lampugnani, aggiungiamo noi « hanno
« messo le mani avanti dicendo: gli alti funzio-
« nari costituiscono la rappresentanza del per-
« sonale. — Perchè? I Borgnini, i Bastogi, ecc.
« non si prendono cura di dirlo. In realtà gli
« alti funzionari rappresentano la categoria più
« vicina al corpo capitalista e sempre — parte-
« cipando in grado altissimo al parassitismo del
« capitale — ne sono i soci più sicuri e zelanti.
« Affidare agli alti funzionari l'amministrazione
« delle Casse, vuol dir affidarla allo stesso corpo
« padronale. E questo, è ben ciò che intende
« dire il conte Bastogi quando risponde che: *le*
« *rappresentanze elettive non hanno ragione di essere*
« *poichè le istituzioni di previdenza hanno fiorito*
« *sotto le grandi ali delle Compagnie.* »

Per tali motivi, il forte pubblicista affermava,
come il rifiuto opposto dai nostri padroni « ri-
« pugnante non solo ai principi di giustizia, ma
« anche a quelli del senso comune » facesse ca-
« dere sopra gli interessati, « il dovere di mostrare
« una coscienza più forte del loro diritto, una
« coscienza più chiara delle cause per cui il di-
« ritto medesimo, poteva essere, ed era sfacciata-
« mente conculcato » mettendo in evidenza la
necessità di una ancor più disciplinata e potente
organizzazione tra i ferrovieri, allo scopo di poter
conquistare l'agognata meta.

La Commissione di propaganda radunò in un
opuscolo, intitolandolo « Lite vecchia e giudizi
nuovi » le risposte rese dagli interpellati e le
diffuse a migliaia di copie, fra i compartecipanti
alle Casse Pensioni e Soccorso.

Quest'opuscolo ebbe il benefico effetto di illuminare le menti dei ferrovieri. Essi videro tanto chiaramente il pericolo a cui sarebbero andati incontro, avvertirono così bene l'avvenuta manomissione dei loro diritti, che con atto di rara fermezza e di solidale disciplina, persistettero nell'opzione a favore dei vecchi Statuti, respingendo quelli dalle Compagnie promulgati in esito all'art. 35.

La Commissione desiosa di trattare in modo esauriente la grave questione, incaricò inoltre, il proprio segretario Pozzo, affinchè conferisse col ministro Genala, il famigerato manipolatore della legge, sulla cessione dell'esercizio ferroviario.

Accompagnato all'udienza dall'on. Napoleone Colajanni, egli espresse il desiderio dei ferrovieri di avere dall'on. Genala assicurazione, che sarebbero state giustamente interpretate, rispettandone rigorosamente lo spirito, le parole « e da chi di ragione » di cui al terzo alinea dell'art. 35 del Capitolato, annesso alla legge delle Convenzioni ferroviarie.

Il Ministro volle innanzi tutto spiegare agli interpellanti, le ragioni che lo avevano obbligato a riassumere in una frase indeterminata i diritti acquisiti al Governo, alle Compagnie ed al Personale; ragioni inerenti a studi che la mancanza di tempo non aveva permesso di fare. Aggiunse però di avere inteso di alludere con tali parole effettivamente al Personale. Così parlando il Genala mostravasi grandemente impressionato e perplesso. Forse pensava, come in seguito alle parole pronunciate, la questione avrebbe potuto assumere un carattere acuto. Fattosi intanto animo, promise di studiare a fondo il dissidio e di interporsi presso le Compagnie allo scopo di venire ad un amichevole componimento.

La conferenza — trattandosi di persone non facili alle illusioni — non aveva lasciato grandi speranze, nè al Pozzo, nè all'onor. Colajanni. — Tuttavia correvano così contraddittorie le notizie tra il personale, che la Commissione di propaganda sollecitò di bel nuovo altre informazioni.

Il Colajanni a cui erasi diretta per tale bisogna, si rivolse a sua volta a S. E. il ministro dei lavori pubblici, il quale rispose in questi termini:

« *On. Deputato Colajanni,*

« La Commissione per la revisione degli Statuti delle Casse di previdenza del personale ferroviario, ha fatto una ben diversa proposta da quella riferita dal Sig. Pozzo.

« I tre Sindaci chiamati a vigilare l'Amministrazione delle Casse non sarebbero scelti al difuori del personale interessato, ma fra i partecipanti stessi.

« Debbo però aggiungere che ancora il governo non ha preso alcuna decisione sulle riforme in attesa delle deliberazioni dei Comitati.

« Mi creda con distinta considerazione,

« GENALA ».

Che il ministro dei lavori pubblici avesse davvero studiata e risolta, *per suo conto,* la grave questione lo conferma un fatto. Il Genala rispondendo all'onor. De Felice — allora Presidente del « *Fascio ferroviario* » — affermava in piena Camera che *Le Casse Pensioni:* « *dovevano* « *essere considerate alla stregua di personalità giuri-* « *diche, ed essere quindi amministrate dagli interessati,* « *indipendentemente da ogni ingerenza estranea* ». Disse inoltre: « Sono poi d'opinione — opinione « che forse ho già espresso a qualcuno altro, in- « teressato in materia (1) — che essendo con- « tribuenti delle Casse, anche gli impiegati in- « feriori debbano concorrere ad amministrarle ».

La morte immatura di colui, che fu *magna pars* nel Carrozzone Ferroviario, ci tolse una valida e preziosa testimonianza (2) contro i Presidenti dei Consigli d'Amministrazione, i Consiglieri, i Direttori generali delle ferrovie italiane, i quali nelle assemblee degli azionisti, rispondendo alle stringenti domande loro mosse dai

(1) Al Pozzo ed al Colajanni.

(2) Ormai gli sarebbe riuscita impossibile qualsiasi ritrattazione.

rappresentanti i ferrovieri, non trovano di meglio, se non di caricare ogni torto sulle larghe spalle del Governo.

Intanto nel Marzo 1893, la Commissione presieduta dal Comm. Ing. Ottolenghi, alla quale — con decreto dell'8 Agosto 1890 — era stato deferito dal ministro dei lavori pubblici, d'accordo con quelli del tesoro e dell'agricoltura industria e commercio, l'incarico di procedere alla revisione dei nuovi Statuti delle « *Casse pensioni e soccorso fra il personale delle tre grandi Reti ferroviarie, Mediterranea, Adriatica e Sicula* » presentava finalmente le sue conclusioni.

Essa proponeva di conservare all'agente il diritto di compartecipazione alle Casse, anche se dispensato dal servizio; di far designare annualmente dal Governo tre compartecipanti, con l'incarico di rivedere i bilanci e col diritto di assistere con voto consultivo alle Sedute del Comitato. Aggiungeva altre modificazioni insignificanti e qualche voto platonico.

La meschina relazione non era riuscita che a sollevare aspri e vibrati commenti tra i ferrovieri. E che? — si diceva — Nel mentre i compartecipanti intendono di amministrare direttamente il proprio denaro, si da loro l'*erba trastulla* del voto consultivo, immedesimato per maggior canzonatura in tre eletti..... dal governo? Come era da supporsi, nè da parte del personale, nè tanto meno da parte delle compagnie — alle quali sarà parsa soverchia concessione — nulla si fece per tradurre in fatto la tanto ponzata elucubrazione.

Di conserva all'agitazione pel diritto di amministrazione, era venuta man mano ingrossando — prendendo anzi maggiore importanza negli animi di tutti — quella pel *deficit* enorme, in cui versavano le Casse.

L'importantissima questione del disavanzo degli Istituti di previdenza e del necessario loro riordinamento — sollevata nel 1883 dall'ing. Giovanni Crotti, corroborata dal Comm. Marco Besso, riconfermata in un ponderoso lavoro, allora pubblicato, dall'Ispettore del Traffico. Gelmi Ludovico,

nonchè dall'opera assidua e tenace dell'ing. Castigliano, era ancora campo di discussione, e di giustificate preoccupazioni fra pochi studiosi, quando, a scuotere l'inerzia e l'indifferenza del personale, intervenne la *Società Macchinisti e Fuochisti*. Essa pubblicò, nell'anno 1888, l'opuscolo « *Le Casse pensioni ferroviarie in Europa* », nè si arrestò a questo primo passo, poichè agitò la complicatissima e delicata questione nelle assemblee, raccogliendo ovunque adesioni ed incoraggiamenti.

Nel Dicembre 1889, e cioè dopo tre anni da che era in vigore la legge delle Convenzioni, con ordini di servizio delle rispettive Compagnie, fu annunciato come in « adempimento al disposto « dell'art. 35 del capitolato, annesso alla legge « delle Convenzioni essendo *stato concordato tra « le competenti autorità* il testo di uno Statuto « unico di Cassa pensioni, lo stesso sarebbe an- « dato in vigore, a partire dal 1° Gennaio 1890 ».

Contemporaneamente il personale partecipante il 30 Giugno 1885, alle Casse pensioni delle cessate Compagnie, veniva avvisato del diritto di opzione tra i vecchi ed i nuovi statuti.

Il termine utile pel compimento di tal diritto, era fissato al 30 Giugno 1890.

L'esito della votazione dimostrò, che la grande maggioranza del personale era contraria ai nuovi statuti.

L'ostilità spiegata dal personale in tale congiuntura non può essere chiamata irragionevole. Fu invece l'espressione del pensiero logico dominante, dopo che tutti avevano compreso come al riordinamento degli Statuti erano mancati i naturali rappresentanti del basso e medio personale, il più numeroso. Non essendosi tenuto conto del nuovo ordine di rapporti fra Casse e Personale creato dalle Convenzioni, si persisteva ad escluderlo dai suo diritto di amministrare Istituti, di cui è parte utile e indispensabile.

Inoltre erano mantenute negli Statuti delle misure disciplinari che colpivano l'agente, non il socio; e invano i *gros bonnets* delle Com-

pagnie spesero parole di sollecitazione. Caddero inascoltate, perfino le Circolari sparse a migliaia di copie dai Comm. Lampugnani e Cornetti, esortanti i ribelli che nol volevano, a votare pei nuovi Statuti.

Invano fu ripetutamente differito il tempo utile per optare.

Fu questo — bisogna dirlo altamente — il primo e, pur troppo, il solo atto di spontanea solidarietà che i ferrovieri italiani seppero compiere, e fu questa l'unica questione con cui siano riusciti a dare molto filo da torcere alle Compagnie ed allo stesso Governo.

Ma la questione non è tutta lì. Essa s'intreccia e si complica, col *deficit* enorme, recentemente constatato in 163 milioni, da una Commissione governativa; e con la necessità, ormai incontestabile, di far riconoscere il diritto nostro, quello di partecipare, mediante rappresentanze da noi elette, all'amministrazione delle Casse pensioni e di soccorso.

Bisogna pur rammentarlo! Anche le Casse soccorso sono vicine alla rovina.

Nel preventivo, introiti e spese, del primo semestre del 1892, la Cassa soccorso *Mediterranea*, figurava per una entrata prevista, al titolo MULTE, di L. 51,011, mentre la somma incassata fu di sole L. 32,760. Attinte informazioni, ci venne assicurato, che una sì enorme differenza dipendeva dall'applicazione frequente della *sospensione*, come misura punitiva, tornante a maggior vantaggio della Compagnia.

Infatti, un agente *sospeso* non percepisce mercede; se è multato, prende la paga, e il valore della trattenuta passa alla Cassa soccorso, a beneficio dell'Istituto.

Fu anche possibile di constatare che nel 1881 le *Ferrovie dell'Alta Italia*, con 762 macchinisti, pagarono in media per cadaun agente a titolo di economie di combustibile, di materie grasse e di minuti ricuperati 770 lire annue, più 403 a titolo di percorrenza mensile, più 108 a titolo di buona conservazione delle locomotive.

La *Mediterranea* invece, durante l'esercizio 1885-90, pagò in media a ciascun macchinista 575 lire come premio d'economia e minuti ricuperati, 263 lire per la percorrenza mensile e 96 lire come premio chilometrico annuale.

Le quali cifre verrebbero ad accertare una diminuzione di 347 lire annue, sui guadagni di ciascuno, con un conseguente minor introito per le Casse.

Simili cifre danno pure la misura del danno derivatone ai fuochisti. (1)

Fu ancora la *Società Macchinisti e Fuochisti*, che nella propria Assemblea generale dell'anno 1893, dopo una vibrata, concisa e razionale discussione, votò ad unanimità di voti, e con vero entusiasmo, il seguente ordine del giorno:

« La Società fra Macchinisti e Fuochisti, delle due grandi Reti ferroviarie, create con legge 3 aprile 1885, N. 3048, serie 3ª.

« constatato

« che il riordinamento delle Casse Pensioni e di Soccorso invece che da chi di ragione, è stato compiuto dagli alti impiegati delle Compagnie, dimodochè simili Istituti continuano a funzionare come mezzo coercitivo e disciplinare contro i partecipanti;

« che il personale subalterno — il più numeroso — contrariamente all'art. 35 del Capitolato delle convenzioni, è escluso dai Comitati direttivi degli Istituti stessi;

« considerando

« che la condizione di socio, apre a ciascuno il diritto di eleggibilità al posto di amministratore dell'Istituto cui appartiene;

« che tutte le Associazioni, di qualunque natura e scopo, riconoscono in esso, il candidato, che può essere scelto a dirigere ed a sorvegliare l'azienda di cui fa parte;

« che il *deficit* di 163 milioni e più, compulsato dal Governo e dalle Compagnie, ha fatto nascere nel personale fondati timori che solo le sue rappresentanze elettive nei Comitati potranno dissipare;

---

(1) Veggasi Memoriale della *Lega* alla Commissione d'inchiesta.

« che, infine, le Compagnie ferroviarie, non possono, nè debbono, sottrarsi alla legge comune; (1).

« fa voti, perchè i Deputati che s'interessano dei lavoratori; presentino alla Camera una legge, per elevare in unica associazione, costituita in ente morale giuridico ed autonomo, amministrato dai rappresentanti elettivi di tutti gli interessati, le attuali Casse Pensioni tra i ferrovieri.

« Un' identica legge dovrà entrare in vigore per le Casse Soccorso ».

Il seme, dopo aver germogliato, doveva naturalmente, dare i suoi frutti.

Infatti la pubblicazione dell' opuscolo « *Lite vecchia e giudizi nuovi* » inspirò il Comitato Centrale dell' « *Associazione di risparmio tra gli Agenti delle Ferrovie del Mediterraneo* » a convocare i ferrovieri milanesi ed i rappresentanti della « *Società Macchinisti e Fuochisti* » in quei giorni radunati in Milano, pei lavori della propria Assemblea generale, ad un grande Comizio, inteso ad ottenere il riordinamento degli Statuti delle Casse, la sistemazione dell'enorme *deficit,* non chè la rappresentanza elettiva del personale nell'amministrazione degli Istituti stessi.

Auspici la Società fra impiegati civili e l'Associazione di Risparmio, il Comizio ebbe luogo nel Ristorante Cooperativo, in Galleria Vittorio Emanuele, la sera del 22 Maggio 1893.

L'ampio salone era stipato di ferrovieri. Oltre la presidenza ed i rappresentanti dei macchinisti e fuochisti venuti da tutte le parti d'Italia, presenziavano le delegazioni di altre associazioni ferroviarie. La discussione fu calma, elevata sempre, il tema venne svolto in modo esauriente

---

(1) Quando si pensi che secondo lo studio della Sotto-Commissione Tecnica Governativa, eletta in esito alle Conferenze di Venezia (Settembre 1897) e malgrado la liquidazione delle pensioni in base ai $^5/_6$ anzichè $^9/_{10}$, dell'aumento dell'età a 60 anni e della compartecipazione ai 30, nonchè della diminuzione dal 60 al 50 % della riversibilità vedovile, occorreranno sempre sette milioni annui (tempo 50 anni) per l'ammortamento del *deficit* stabilito per le tre Casse Pensioni in L. 110,315,923 ed in L. 41,644,838 per quelle di Mutuo Soccorso, c'è da sentirsi invasi da un triste presentimento circa la consistenza del pane della vecchiaia.

da parecchi oratori. A splendida conclusione, fu dall' Assemblea approvato all'unanimità, l'ordine del giorno presentato e sostenuto dall'ing. Italo Gasparetti. Eccolo:

« I ferrovieri convocati in Assemblea a Milano,

a) si dichiarano estranei al *deficit* delle Casse Pensioni e di Soccorso;

b) domandano che il *deficit* stesso, venga sollecitamente accertato, e che Governo e Compagnie stabiliscano i modi e le epoche di pagamento, affine di assicurare il funzionamento degli Istituti di Previdenza;

c) domandano inoltre di partecipare, in ragione almeno dei contributi, al riordino delle amministrazioni delle Casse;

d) deferiscono ad un Comitato, costituito dai rappresentanti di tutte le Associazioni tra ferrovieri, l'incarico di ottenere alla presente deliberazione l'adesione di tutte le Società e Gruppi del personale;

e) danno mandato al Comitato stesso di valersi, di tutti quei mezzi che reputerà necessari, per raggiungere gli scopi sopraindicati. »

E poichè — sebbene non fosse indicato tassativamente nell'ordine del giorno — era manifesto che si tendeva a promuovere una causa giudiziaria, è bene osservare che i rappresentanti dei Macchinisti e Fuochisti dei Depositi locomotive d'Italia, aderirono a simili concetti per puro spirito di solidarietà, malgrado avessero deliberato già — come risulta a pag. 164 del presente Libro — di rivolgersi al Parlamento, non riponendo essi, fiducia alcuna, nell'azione dei Tribunali.

In esecuzione dell' ordine del giorno Gasparetti, vennero intanto nominati i membri del Comitato, nelle persone di: *Gasparetti ing. Italo*, rappresentante l' *Associazione di Risparmio tra gli Agenti delle Ferrorie del Mediterraneo:* — *Pozzo Cesare*, rappresentante la *Società fra Macchinisti e Fuochisti delle ferrorie italiane* — *Branconi Emanuele*, rappresentante l'*Unione Ferrovieri italiani* — *Mantorani Giuseppe*, rappresentante la *Società di M. S.*

fra il Personale Viaggiante delle Ferrovie continentali — *Anderwill Attilio*, rappresentante il *Fascio Ferroviario italiano* — *Viganò Antonio* (1), rappresentante l'*Associazione fra gl'Impiegati di Firenze* — *Della Torre Luigi*, rappresentante l' *Unione fra gli Impiegati di Amministrazioni industriali, commerciali e private in Milano* — *Borghi rag. Federico*, rappresentante l'*Associazione generale degli Impiegati civili in Milano*. Detti membri nominarono a loro Segretario: *Giuseppe Floriani*.

Il nuovo consesso, — preso il nome di Comitato d'azione, — non s'addormentò tra soffici guanciali. Provvide tosto ad uno scelto, valoroso, e provetto Collegio legale, promuovendo nel contempo numerosi Comizi in ogni parte d'Italia. Le adesioni personali sorpassarono in breve tempo il numero di quarantamila. Le Associazioni aderenti — prime, per cospicuità di elargizioni, la «Risparmio» e la «Macchinisti e Fuochisti» — portarono il loro contributo pecuniario; si raccolsero quote dai singoli ferrovieri, assicurando in tal modo una forte somma, per le non lievi spese che la procedura dell'enorme causa assolutamente richiedevano. — Valanghe di documenti furono presentate, e gli avversari si sentirono costretti agli ultimi ripari. L'elaborata comparsa non lasciava dubbio sulla certa vittoria, tutto era color di rosa all'orizzonte ferroviario, quand'ecco il Prefetto della provincia di Roma, elevare, con decreto 8 Aprile 1894, conflitto di giurisdizione, rimandando alla Corte di Cassazione, ogni decisione circa l'incompetenza dell'autorità giudiziaria nella causa sottopostale dai ferrovieri.

Il Tribunale di colà — visto il decreto — ordinava intanto la sospensione di ogni procedimento, dandone comunicazione al querelante.

Ricorsero i ferrovieri alla Corte Suprema, sostenendo la competenza con dovizia di ottime ragioni, e ciò in opposizione ad un controricorso presentato dall'Adriatica; ma per una serie di

---

(1) Deceduto nell'anno 1894. Tale carica venne conferita a Riboldazzi Attilio.

ragioni speciose, che risparmiamo ai nostri lettori, la Cassazione di Roma deliberava il 24 Giugno 1895, a seconda dei voti, e del Prefetto, e dell'Adriatica medesima.

Il Governo — su proposta del ministro dei lavori pubblici Perazzi — lieto della vittoria riportata in Cassazione e per pacificare gli animi dei ferrovieri, dai quali poteva attendersi qualche nuovo strattagemma o qualche estrema misura, tanto da metterlo nell'imbarazzo, presentava intanto alla Camera, desumendolo in parte dagli studi fatti per ordine del precedente ministro Saracco, un progetto di legge sugli Istituti di previdenza.

Tale progetto, oltre le disposizioni, che indicheremo più avanti, stabiliva, che appositi accordi dovessero essere presi fra Governo e Comitati degli Istituti, e che i provvedimenti contemplati nella legge, non avessero per effetto di variare in alcun modo la situazione della Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali esercente la Rete Adriatica, in tutto ciò che si riferiva ai diritti ed ai doveri dei contraenti, sanciti dall' art. 35 del Capitolato d' esercizio e rimasti perciò impregiudicati.

La legge fissava al 31 Dicembre 1896 la chiusura delle inscrizioni di nuovi compartecipanti alle Casse Pensioni delle tre Reti, rimandando gli agenti assunti in servizio dal 1° gennaio 1897 in avanti, all' ammissione in un nuovo Istituto, che ognuna delle tre Amministrazioni avrebbe dovuto creare. — Veniva fatta eccezione per i passaggi dalle Casse Soccorso esistenti, alle Casse Pensioni delle rispettive Reti, a seconda che fossevi diritto da parte dei già compartecipanti, in virtù di statutarie disposizioni.

La legge concludeva così:

Alla formazione dei capitali occorrenti per il funzionamento del nuovo Istituto, concorreranno le Società e gli agenti, nel modo e nella misura che oggi si pratica per gli attuali Istituti, ai quali saranno pure devoluti gli altri eventuali proventi che venissero loro attribuiti.

I contributi delle Società, quelli degli agenti e gli altri proventi, saranno dalle Società versati mensilmente alla Cassa dei depositi e prestiti.

Ciascun Istituto sarà organizzato col sistema del *conto individuale*, con quelle forme che sono usate con tale sistema e da stabilirsi nel Regolamento.

L'amministrazione di ciascun Istituto sarà affidata ad un Comitato, del quale faranno parte almeno tre, fra gli inscritti all'Istituto medesimo.

Una crisi ministeriale sbalzava dal seggio governativo dei lavori pubblici il Perazzi e vi collocava l'on. Prinetti. La nuova eccellenza ripresentava, modificato quà e là leggermente, lo stesso disegno di legge — relatore Sanguinetti; — ma approvato dalla Camera nel Dicembre 1896, tale progetto arenavasi in Senato, in seguito alla chiusura della legislatura parlamentare.

Le norme e le condizioni, sia pel funzionamento degli Istituti, sia per l'impiego dei capitali, dovevano essere stabilite con regolamento da approvarsi per decreto reale, sentito il parere del Consiglio di Stato.

Mantenuta ferma la data del 31 Dicembre 1896 per la chiusura delle vecchie Casse, e portata non oltre il 1° gennaio 1898 la data della creazione dei nuovi Istituti; si faceva obbligo al Governo, dopo due anni dalla promulgazione della legge, di presentare al Parlamento il fabbisogno definitivo delle Casse, coll'accertamento dei disavanzi e delle responsabilità, sia per esuberanza eventuale di collocamenti a riposo, sia in riguardo all'entità delle pensioni accordate, non che in rapporto alla quota da portarsi a carico delle Società, ed alla consistenza delle entrate annuali, necessarie a prevenire pel futuro la formazione di altri disavanzi.

Apertasi la nuova Sessione parlamentare, la stessa legge sugli Istituti di previdenza, dovette pertanto essere rimandata dallo stesso Prinetti alla Giunta Generale del Bilancio, e per essa ad una Sotto-Commissione. Il relatore della medesima, — on. Sacchi — rilevò i pericoli che il progetto presentava a danno dei ferrovieri, lasciati

meglio di prima, in balìa delle Compagnie, le quali per colmare il *deficit* avrebbero potuto ridurre le pensioni superiori alle L. 600 od 800 annue, ed istituire pei futuri ferrovieri le famose casse a *conto individuale* con pensioni assolutamente irrisorie.

E furono tali e tante le modificazioni che vi apportò, e furono scoperte così bene le intenzioni delle Società ferroviarie e assicurate saldamente al controllo del Parlamento, che dal Governo, impreparato a reggere il colpo, fu rimandata, allegando la mancanza di tempo, alla riapertura della Camera e cioè al Novembre. L'on. Sacchi insistette perchè almeno fossero state approvate dai due Parlamenti le misure più urgenti, ed avendo annuito il Prinetti, lo stesso Sacchi presentò alla Camera, nella tornata del 10 Luglio 1897, il frutto dei suoi studi:

È unanime pensiero della Commissione e del Governo, che convenga dal disegno proposto, stralciare le disposizioni e provvisioni più urgenti e di immediata applicazione, per non ritardarne maggiormente i beneficii. Onde è che la Commissione vi propone di rinviare alla ripresa dei lavori, l'esame di quanto non possa soffrire per la mora ed esiga più pacata disquisizione, e di limitarvi, per ora, ad approvare i pochi articoli che, come in via di anticipazione, sostituiamo al disegno ministeriale e a quello che si era predisposto dal sottoscritto, relatore per la Giunta del bilancio.

È noto che una delle cause principali dell'aggravamento progressivo dei disavanzi delle attuali Casse di previdenza ferroviarie, consiste nella incessante aggregazione del nuovo personale, assunto regolarmente in servizio, il quale viene ad acquistare diritti a sussidi continuativi ed a pensioni a carico di Casse già aggravate ed in uno stato minaccioso.

. . . .

Importa dunque, avanti tutto, di far cessare codesta fonte di aumento dei disavanzi, accogliendo il pensiero della costituzione di nuovi Istituti di previdenza ferroviarii, che debbono funzionare a partire dal 1° gennaio 1898 e per i quali non siano possibili quei disquilibri fra le entrate, i fondi accumulati e gli im-

pegni liquidi o futuri che ora si lamentano per le Casse esistenti.

Si fa quindi obbligo al Governo di **sottoporre al Parlamento la determinazione delle norme con cui i nuovi Istituti dovranno funzionare** (art. 2). Su tale argomento il disegno ministeriale proponeva il solo *conto individuale,* invece il sottoscritto relatore alla Giunta del bilancio, proponeva di deliberare che al conto individuale si aggiungessero i vantaggi della *mutualità* o si formasse per i nuovi Istituti anche un fondo di dotazione e una perenne alimentazione con proventi dello Stato. La Giunta non potè esaminare la questione, la quale pertanto rimane riservata, **limitandosi l'attuale proposta della Giunta, a determinare che la risoluzione della questione verrà fatta per legge:** niuno potendo lagnarsi di avere a supremo giudice il Parlamento.

. . . .

Nè meno urgente è provvedere di nuovi fondi le Casse vecchie, allo scopo esclusivo che debbano valersene per colmare i loro disavanzi. L'ammontare di questi non potrà essere fondatamente accertato se non si adottino statuti definitivi, in sostituzione di quelli andati provvisoriamente in vigore il 1° gennaio 1890, **ed era anche sulle norme principali di tali statuti definitivi che la vostra Commissione aveva largamente versato, e che sarete intrattenuti alla ripresa dei lavori parlamentari.**

In ogni caso però v'è un grosso capitale che manca e che occorre fornire alle Casse esistenti al più presto, onde per la sola mora esso non si accresca nella ragione degli interessi composti, e fornirlo, sia pure sotto forma di annualità di ammortamento, se il capitale stesso non possa essere procurato.

A suo tempo vi saranno esposti tutti i termini del problema, e sarà discorso **delle cause che determinarono i disavanzi, cause che convien conoscere anche per il giudizio sulla responsabilità;** intanto però la Giunta del bilancio reputò conveniente affermare, quanto del resto era sottinteso, che se per la urgenza e per il pericolo della mora proponesi che lo Stato provveda sino da ora al bisogno, **con ciò intende non in alcun modo pregiudicata qualsiasi questione di responsabilità.** Ecco la genesi e la ragione del capoverso dell'articolo 5.

. . . .

Giova ripetere che gli attuali provvedimenti hanno carattere di anticipazione sul disegno di legge complessivo e che insieme alle nuove entrate è necessario curare il riordinamento finale delle Casse esistenti,

assodandone la situazione patrimoniale e il fabbisogno definitivo per i disavanzi, anche in relazione al fatto della separazione fra il vecchio personale e quello assunto in servizio dal 1° gennaio 1897. Così mentre si propongono le nuove entrate a favore degli Istituti esistenti, si fa obbligo al Governo di presentare al Parlamento, entro sei mesi dalla pubblicazione della presente legge, le norme con le quali si provvederà al riordinamento definitivo degli Istituti medesimi.

La Giunta ha creduto opportuno di limitare a tutto il 1898 l'applicazione delle nuove sopratasse, e di proporre che esse abbiano a cessare anche prima, qualora il Parlamento non fosse entro sei mesi chiamato ad esercitare la sua funzione legislativa. **Allora si discuteranno le norme per gli statuti definitivi e si ventilerà la proposta che nei Comitati amministrativi delle Casse abbia parte il personale ferroviario, a mezzo di rappresentanti da esso direttamente eletti.**

L'on. Sacchi lesse quindi il seguente:

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1. — Le funzioni delle Casse di pensioni e di mutuo soccorso attualmente esistenti per il personale delle reti ferroviarie Adriatica, Mediterranea e Sicula, rimangono limitate al detto personale assunto regolarmente in servizio a tutto il 31 dicembre 1896.

Art. 2. — Per il personale regolarmente assunto in servizio a partire dal 1° gennaio 1897, ciascuna delle Società esercenti le reti Adriatica, Mediterranea e Sicula, dovrà creare non più tardi del 1° gennaio 1898, un nuovo Istituto di previdenza in base a norme che saranno determinate per legge.

Art. 3. — Per agevolare alle attuali Casse pensioni e di mutuo soccorso del personale appartenente alle reti ferroviarie del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia, l'aumento di patrimonio necessario per colmare il disavanzo al 31 dicembre 1896, in aggiunta ai versamenti, dei quali si parla nel 4° comma dell'articolo 35 del capitolato d'esercizio, mediterraneo ed adriatico e 31 siculo, saranno versati a favore delle Casse anzidette i proventi qui appresso indicati:

a) È imposta un'ulteriore sovratassa sulle tariffe viaggiatori dei treni diretti; questa sovratassa è del cinque per cento per le percorrenze superiori a chilometri venti e del dieci per cento per le percorrenze di chilometri trenta e più.

È pure stabilita una sovratassa dell'uno per cento sulle tariffe viaggiatori dei treni omnibus e misti per le percorrenze superiori ai chilometri venti.

h) Nei casi previsti al comma 4° dell'art. 69 ed all'avvertenza *c* dell'art. 63 delle tariffe dei trasporti (allegato *D* ai capitolati di esercizio delle reti suddette) sarà prelevato sul prezzo di ogni operazione di carico o di scarico l'importo di centesimi dieci per ogni tonnellata di merce in diminuzione della quota di diritto fisso da abbuonarsi alle parti, qualora queste eseguiscano la manipolazione delle merci; ovvero in diminuzione della stessa quota che l'Amministrazione esercente trattiene quanto essa si sostituisce alle parti nella manifestazione suddetta.

La stessa tassa di dieci centesimi per ogni tonnellata di merce e per ogni operazione di carico o di scarico sarà applicata anche ai trasporti per i quali il prezzo di tariffa non comprende la quota relativa al carico e scarico ed inoltre a quei trasporti dei quali il diritto fisso è completamente abbuonato.

Art. 4. — La presente legge agli effetti del precedente articolo 3 andrà in vigore entro tre mesi dalla sua pubblicazione per quanto concerne il servizio interno e cumulativo italiano, ed entro cinque mesi per ciò che riguarda il servizio cumulativo internazionale.

La durata dell'applicazione del precedente art. 3 è limitata al 31 dicembre 1898 e cesserà anche prima, qualora sia decorso il termine assegnato nel successivo articolo 5, senza che sia presentato al Parlamento il disegno di legge in esso articolo acccennato.

Art. 5. — Entro sei mesi dalla pubblicazione di questa legge il Governo presenterà al Parlamento un disegno di legge contenente le norme per provvedere al riordinamento definitivo delle Casse pensioni e di soccorso ferroviarie ora esistenti.

Rimangono immutati i rapporti giuridici tra le Società esercenti delle tre reti e lo Stato specie in quanto ha attinenza alle questioni di responsabilità nascenti dalla gestione nelle Casse di pensioni o di soccorso e dagli oneri imposti alle Casse medesime.

Art. 6. — Le Società per le strade ferrate del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia, in conseguenza della applicazione dell'articolo 3 nella presente legge, non potranno elevare pretese di eventuali compensi, sia per le disposizioni degli articoli 16, 19, 15, sia per qualunque altra dei rispettivi contratti.

Dopo alcune osservazioni mosse dall'on. Nofri, la Camera ansiosa di prendersi le vacanze estive, votava a tamburro battente, la leggina di ripiego, la quale venne pure accolta affrettatamente dal Senato.

Col riaprirsi della Camera anche il Prinetti dovette abbandonare il portafoglio dei lavori pubblici, lasciando il proprio dicastero alle cure dell'on. Pavoncelli. Nella tornata del 21 Dicembre 1897, fra la disattenzione generale della Camera, quasi spopolata, il neo-ministro domandava una proroga, circa i termini di presentazione, stabiliti per la rimanente parte del disegno di legge.

Tale proposta, allontanante l'amaro calice dei provvedimenti imposti dal dovere e dalla moralità, non sorprese alcuno, poichè era ormai noto che la Commissione Governativa aveva terminato i suoi lavori ed aveva assodato al 31 Dicembre 1896 il *deficit* delle Casse Pensioni in 120,919,517 di lire ed in L. 42,652,127 quello della Cassa Soccorso, (calcolando i titoli di valore al prezzo di carico). (1)

In questa gravissima questione degli Istituti di previdenza siamo giunti al punto che sonvi persino taluni che ne propongono l'abolizione.

Il deputato Pietro Carmine, in un suo lungo articolo comparso sulla rivista, *La Riforma Sociale*, del 15 Settembre 1897, sostiene la seguente soluzione:

« Abolire tanto le Casse Pensioni, quanto i Consorzi di mutuo soccorso.

« Stabilire definitivamente e con equa larghezza la misura delle pensioni, nonchè dei sussidi

---

(1) Il defunto autore, rapito all'affetto dei buoni nel Maggio 1898, non ha potuto completare la propria storia ed aggiungere, come in seguito al continuo palleggiamento delle reciproche responsabilità tra Governo e Compagnie, ed all'assoluta volontà d'ambo le parti, di non sacrificare un centesimo, la legge sia ancora di là da venire. Gli avvenimenti di Maggio, col malaugurato tracollo della Lega e quindi dell'organizzazione dei ferrovieri, hanno portato una nuova tregua nella questione degli Istituti di Previdenza; e tutti sanno come il Governo, non chieda meglio sui provvedimenti da adottarsi, che di placidamente dormire.

attualmente a carico dei Consorzi, e addossare alle Società esercenti, il pagamento delle une e degli altri. Avocare alle stesse Società i contributi presentemente pagati dagli agenti. Avocare al Tesoro dello Stato i patrimoni degli Istituti attuali. Adoperare il prodotto della relativa liquidazione a fronteggiare le spese necessarie al buon assetto delle Strade Ferrate, all' acquisto del materiale mobile richiesto per attivare il servizio economico, non che al pagamento degli acconti al capitale, che dovessero essere aggiunti alle sovvenzioni chilometriche da accordarsi alle Società, per la costruzione di talune delle rimanenti linee già classificate. »

A salvaguardare l'esistenza di questi Istituti di previdenza, a rivendicare in prò dei compartecipanti un diritto — troppo ovvio per potere essere contestato — quale quello della rappresentanza elettiva nei Comitati che li dirigono, la *Lega dei ferrovieri italiani,* incaricava il proprio propagandista-organizzatore, on. Nofri Quirino, di tenere nei principali centri ferroviarî una serie di opportune conferenze. Ma di questo daremo più ampie notizie in altra parte della storia.

Ci è caro di concludere, per ora, ripetendo quanto scrisse, Arturo Labriola, nel suo importantissimo articolo intitolato: « Il *deficit* delle Casse Pensioni ed i Ferrovieri » comparso nei N. 22 e 23 del 1896 della *Rivista di politica e scienze sociali* (diretta dal dott. Napoleone Colajanni):

« Non è lecito per le voglie insaziabili di « una Società funesta al paese nostro, porre « fuori la legge un così grosso numero di cit- « tadini, logoranti la vita pel comune interesse. « Nè i poteri superiori dello Stato, nè l'opinione « pubblica, possono consentire che questo scem- « pio continui, ed a favore di chi, per tanti « motivi, ne è indegno. Nella campagna che i « ferrovieri hanno riaperto contro le Società che « li tiranneggiano e li conculcano, essi troveranno « dappertutto simpatia ed assistenza. »

TERZA PARTE.

Il mònito dei macchinisti e fuochisti — I commenti dei giornali — La discussione sull'inchiesta ferroviaria al Parlamento — La Camera l'approva, il Senato ne rimanda la discussione — La caduta del ministro dei lavori pubblici, Perazzi — È sostituito dal Prinetti — Suo decreto presentato al re — Nomina di una Commissione d' inchiesta ferroviaria — Opera sua.

Il 6 Gennaio 1896, i Macchinisti e Fuochisti dei depositi locomotive di Milano, furono convocati nei locali della « Lega » per discutere intorno agli interessi generali dei ferrovieri.

L'adunanza, numerosissima, manifestò fin da principio il proposito di deliberare cosa che suonasse protesta contro le Amministrazioni ed il Governo.

Dopo lunga e ponderata discussione, fu quindi approvato il seguente ordine del giorno:

« Considerato che, per quanto promesso e dalle Amministrazioni e dal Governo, mai fin qui, dal 1885 ad oggi, fu presentato l'organico che regoli gli stipendi, gli aumenti, le promozioni, e migliori la posizione dei ferrovieri tutti, organico che preesisteva alle leggi delle Convenzioni;

« considerato che sussiste una vera anarchia amministrativa negli istituti di previdenza, istituti che hanno un *deficit* enorme, il quale deve essere colmato dal governo e dalle amministrazioni senza aggravare di un centesimo i già scarsi stipendi del personale;

« considerato che si vuole abolito il diritto d' opzione pei nuovi statuti di previdenza, in confronto a quelli che preesistevano alla legge del 1885;

« considerato che in odio a tutte le legittime aspirazioni, ed anche contrariamente a quanto le consuetudini e le leggi di equità imporrebbero, nessuno dei ferrovieri è ammesso a portare il voto e la voce dei compagni nell'Amministrazione delle Casse pensioni e soccorso, sottraendosi così i Comitati a ogni controllo di coloro che *più direttamente* sono interessati a interloquire;

« considerato che inutilmente fin qui furono sporti reclami e alle Amministrazioni e al Ministero competente, perchè fosse una buona volta definita la vertenza degli ingiusti pagamenti eseguiti dal personale per la tassa di Ricchezza Mobile, e dei quali invano fin qui furono richieste le somme indebitamente pagate;

« considerato che contrariamente alle disposizioni dell'art. 77 — regolamento personale dell'A. I. — e disposizione stessa della Mediterranea, contenuta a pagina 121, della raccolta concernente il servizio del personale di macchina, le indennità di pernottazione non sono più liquidate in base alla durata effettiva delle assenze in servizio comandato sulle locomotive, ma bensì alle ore prescritte dall'orario dei treni, risultandone gravissimo danno, perchè il lavoro prestato in più in causa dei ritardi, ormai divenuti consuetudinari, non resta compensato;

« considerato che gli assegni di materie grasse e di combustibile — oltrechè essere di qualità scadente e male ripartiti fra i vari gruppi di locomotive, depositi e stazioni — sono stati ridotti al punto da resultarne in confronto del personale di macchina, molte volte un aggravio piuttostochè un risparmio;

« considerato che per deficienza del personale vengono spesse volte adibiti al servizio di fuochisti, manovali, carbonai e perfino falegnami, aggravando così il lavoro e la responsabilità del macchinista;

« considerato che anche il personale di scorta ai treni è, il più delle volte, insufficiente e non pratico del servizio, ponendo così in pericolo la marcia dei treni stessi;

« considerato che il materiale ruotabile in genere è ridotto in uno stato deplorevole;

« considerato che i turni di servizio si sono resi così gravosi in molte località, da pregiudicare grandemente il servizio e la salute del personale di macchina e di vigilanza;

« considerato che i dormitori, sia per la loro ubicazione, come per il modo con cui sono tenuti, non si prestano ad un riposo ristoratore, ma bensì sono dannosi ed antigienici;

« considerato che nè dall'ispettorato governativo, nè dalle altre autorità alle quali spetterebbe, nessuna sorveglianza viene esercitata, e ciò contrariamente al disposto degli art. 35, 38 e 55 delle istruzioni provvisorie per i circoli d'ispezione, art. 16 del regolamento di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle strade ferrate, il quale prescrive che le Società devono fissare l'orario di servizio del personale in modo da lasciare a questo le ore necessarie di riposo continuato;

« considerato che le disposizioni contenute nell'ordine generale di servizio N. 49, 21 dicembre 1895 della Rete Mediterranea, art. 48, prima ancora che siano dal Governo approvati i nuovi statuti di Pensioni e Casse Soccorso, costituiscono una grave violazione ai diritti del personale circa l'epoca ed i casi in cui possa venir posto in quiescenza;

« considerato che nel nuovo regolamento per la concessione dei biglietti di servizio vennero eseguite restrizioni a danno del personale;

« considerato che l'art. 1 per la concessione e l'uso dei biglietti di servizio emanato dalle Reti Adriatica e Mediterranea interpretando nel modo più vessatorio gli art. 30 e 29 del Regolamento suaccennato, rende irresponsabile l'Amministrazione dei danni personali, ritardi, avarie, perdite, ecc, anche quando il personale, per ragioni di trasloco o di servizio, deve portarsi da una località ad un'altra, ed abbandona al capriccio della stessa amministrazione la concessione di tali biglietti, la quale per qualsiasi pretesto può rifiutarla, senza l'obbligo di darne ragione;

« considerato che per dura esperienza il personale non può attendersi dai tribunali una vera giustizia, appunto perchè leggi e regolamenti si sottraggono spesso alla loro competenza;

« l'assemblea delibera:

di rivolgersi *anche una volta* al parlamento nazionale con un memoriale chiaro ed esplicito, affinchè sia provveduto alla eliminazione di tanti arbitrii, di tante ingiustizie, di tante violazioni, chiedendo che il dispositivo dell'art. 33 della Legge sui probiviri sia esteso anche ai ferrovieri; protestando fin d'ora che quando la denuncia legale di tanti lavoratori rimanga inascoltata, quando tante cause di dissenso debbano soggiacere alla esigenza capitalistica, non sarà da ascriversi a irragionevole quel qualsiasi altro provvedi-

mento energico che sarebbe così provocato anche dall'acquiescenza della Camera e del Governo sulle comprovate anormalità ».

Mai agitazione di ferrovieri trovò terreno così fecondo. — Da tutti i centri principali di Italia, i macchinisti e fuochisti convenuti in assemblea, acclamarono il fiero mònito partito da Milano, al quale fecero eco le altre categorie del personale, ormai stanche nell'attesa di una vana giustizia. — I giornali reazionari o ligi al ministero ne approfittarono per soffiare nel fuoco, ed invocare provvedimenti — leggi: manette — da parte dell'autorità. Nel numero dell'8 Febbraio 1896 — e quindi ad un mese e più di distanza — la *Tribuna* di Roma, lanciò al pubblico la notizia sensazionale di un grande sciopero imminente. Ciò era falso.

Nelle linee che, esprimendo simpatia circa le giuste rivendicazioni dei ferrovieri sapevano pure insinuare l'idea della sobillazione socialista, era facile intravvedere l'ottima intenzione di creare dei pretesti al poco scrupoloso governo, per uno scioglimento repentino dell'organizzazione. Il *Comitato Esecutivo della Lega* rispose per le rime, sventando l'odiosa trama, e sostenendo una vigorosa polemica col giornale proprio, sui giornali amici e perfino su quelli avversari.

Tanto clamore non poteva se non risvegliare serie apprensioni fra gli uomini dirigenti, illuminati e di cuore. L'on. Sanguinetti, il quale sino dal 1894 aveva preparato, d'accordo con altri deputati, un progetto di legge per *« un'inchiesta parlamentare sul trattamento fatto dalle Società esercenti al personale ferroviario, specialmente in relazione al patto contrattuale »* progetto che per una sequela di contrattempi non era mai assurto alla discussione della Camera, potè finalmente presentarlo nella tornata del 1 Maggio 1896. Passato allo studio di una Commissione (Cocco Ortu, *presidente* - Ceriana-Mayneri, *segretario* - Chigi - Lucifero - Fasce - Mel - Carotti - Perini - Sanguinetti, *relatore*) questa, nella seduta del 10 Giu-

gno 1896, svolse per bocca dello stesso Sanguinetti le proprie conclusioni, favorevoli all' inchiesta.

Per scoprire gli umori della Camera e gl'intendimenti del ministro, alcuni deputati amici, prendendo la parola sui diversi Capitoli del Bilancio, toccarono l'importantissima questione del personale ferroviario. Gli on. Marescalchi, Barzilai, Agnini, Zavattari, con discorsi pronunciati nelle tornate dell'11-18 e 20 giugno, provocarono una risposta dell'allora ministro dei lavori pubblici on. Perazzi. Essa venne e fu intesa a dimostrare come l'azione del Governo fosse ridotta al minimo dalle Convenzioni. Non era dunque foriera di buone speranze.

Il 29 Giugno, apriva il fuoco della discussione generale sulla legge, e contro di essa, l'on. Sonnino Sidney. — S. E. il Ministro Perazzi dichiarò: che non ritenendo di mettere il personale ferroviario in agitazione, lusingandolo con speranze fallaci, avrebbe giudicata necessaria un'inchiesta, qualora avesse dovuto estendersi a tutti i problemi dell'esercizio ferroviario.

Essendo urgente di togliere di mezzo le Convenzioni, *supplicava la Camera a non voler consentire all'inchiesta*, od a limitarla almeno ad un termine brevissimo, affinchè non fosse di ostacolo alla presentazione di nuovi contratti ferroviarî, che aveva in animo di fare. Sostenuta con logiche ragioni dall' onor. Zavattari, combattuta aspramente dall' on. Prinetti — il quale non si peritò di offendere villanamente il personale ferroviario — ; (1) difesa strenuamente dall'on. Sanguinetti, appoggiata dagli on. Ferraris-Maggiorino, Rava, Diligenti, Martini, Daneo; minacciata da una proposta di modificazione dall' on. De Nicolò, e dalla sospensiva chiesta dall'on. Bertolini, la legge trovò in Felice Cavallotti, un valoroso propugnatore, il quale la sollevò sulle ali del sentimento, nei cieli sereni del giusto e del-

(1) Dal resoconto della Camera: **Cavallotti** ....Si augura coll' onor. Prinetti, che un poco di quel buon senso morale, che insegna la rassegnazione a questi vinti del lavoro....
Prinetti — Sì, a commettere i furti sulle ferrovie.

l'umano. Approvato l'ordine del giorno Marescalchi: *La Camera udite le dichiarazioni del Governo passa alla discussione degli articoli,* nella tornata del 4 Luglio, dopo uno splendido discorso dell'on. Agnini, per alcuni emendamenti, suffragati dalle parole dell'on. Imbriani, e dopo le raccomandazioni degli on. De Felice Giuffrida, Morpurgo, Zavattari (a nome anche di Turati ed altri amici), di Pantano, la famosa legge veniva finalmente approvata. Il 3° articolo, in omaggio al desiderio espresso da S. E. il ministro Perazzi, stabiliva pel completamento del lavoro da parte della Giunta inquirente, composta di 15 membri (sei nominati dal Senato, sei dalla Camera e tre con decreto reale su proposta del ministro dei lavori pubblici, sentito il Consiglio dei ministri), il termine fisso di sei mesi.

Una crisi improvvisa toglieva — come già si disse — dal Ministero il Perazzi, e v'insediava quello stesso Prinetti che erasi mostrato così fiero avversario della legge.

Nella seduta del 21 Luglio, l'on. Sanguinetti interrogò il presidente del Consiglio Rudinì, circa le intenzioni del Gabinetto a proposito dell'inchiesta ferroviaria.

Gli si rispose che il Governo intendeva conformarsi al voto della Camera. Lo stesso Prinetti assicurò gli altri interroganti, Zavattari e Santini, che la sua entrata al Ministero, non avrebbe modificata in tale questione, la condotta del governo. — Miracoli del potere!

Però, il successivo giorno 26, il Senato dopo prova e controprova, per aderire in parte alle pressioni del Brioschi (relatore e naturalmente contrario) e degli altri compari, ne rinviava la discussione al Novembre. Era un modo come un altro per guadagnar tempo. Allora il Prinetti, con una mossa che ancora oggi riesce inesplicabile, essendo partita da un'avversario dichiarato dell'inchiesta, sottopose all'approvazione del re il seguente decreto:

Vista la legge del 27 aprile 1885 N. 3048;

Visti gli articoli 95 dei Capitolati colle Società

Esercenti le Reti Mediterranea ed Adriatica, e 90 del Capitolato con la Società Sicula;

Considerata la opportunità di procedere ad un inchiesta per riconoscere in qual modo si siano svolti dal 1885 ad oggi i rapporti fra le Società esercenti le strade ferrate della Rete Mediterranea, Adriatica e Sicula ed il loro Personale, sia sotto l'aspetto dei reciproci diritti e doveri quali risultano dai patti contrattuali, sia sotto quello del pubblico servizio;

Sulla proposta del nostro Ministro, Segretario di Stato dei Lavori Pubblici, sentito il Consiglio dei Ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

ART. 1° — È istituita una Commissione composta dai Signori:

GAGLIARDO Comm. LAZZARO, Senatore, *Presidente.*
LAMPERTICO Comm. FEDELE, Senatore.
ROBECCHI Comm. GIUSEPPE, Senatore.
BORSARELLI DI RIFREDDO, Barone LUIGI, Deputato.
GIUSSO Conte GIROLAMO, Deputato.
SACCHI Avv. ETTORE, Deputato,
ROSSI-MILANO Avv. GIUSEPPE, Deputato.
POMPILI GUIDO, Deputato.
BONFADINI Comm. ROMUALDO, Consigliere di Stato.
DE-CUPIS Cav. ADRIANO, Consigliere di Stato.
Presidente della Camera di Commercio di Torino, (Conte BISCARETTI).
Presidente della Camera di Commercio di Firenze, (NICOLINI Marchese GIORGIO).
TEDESCO Comm. FRANCESCO, *Segretario*,

per procedere all'inchiesta di cui sopra è parola.

ART. 2° — La Commissione riferirà nel termine di 4 mèsi il risultato dalle sue indagini, insieme colle proposte che reputasse opportune di fare.

Fu dunque dopo circa dodici anni d'incessanti lamenti, dopo una lunga serie di agitazioni e di comizi nel paese, di interpellanze e mozioni svolte ed approvate dalla Camera, dopo avere faticosamente conquistato, in virtù di tutto ciò, le simpatie dell'opinione pubblica, e più ancora, in forza della formidabile organizzazione che il personale ferroviario aveva saputo creare, che la sua voce finalmente incominciò ad essere ascoltata. — Davanti a questa tarda resipiscenza del

potere, ci siamo convinti ancora più, che ogni riforma e miglioramento efficace ai lavoratori, deve essere opera e sacrificio dei lavoratori stessi.

La Commissione d'inchiesta, non ha funzionato, nè funziona, pel bene degli umili, pel raggiungimento delle armonie sociali, nè per la pace fra capitale e lavoro; essa compie il suo mandato, solo perchè lo ha imposto al governo, la marea straripante del volere popolare.

Ma l'inchiesta è tale, che tutti i ferrovieri defraudati e perseguitati, potranno svelare senza tema le infamie subite. Constatare in modo palmare le illegalità e violenze padronali, vuol dire, porre in mano ai ferrovieri organizzati, una forza terribile ed invincibile: il diritto confermato e sancito dalla legalità.

Nelle principali città in cui la Commissione s'insediò, si presentarono infatti, migliaia e migliaia di ferrovieri, addetti alle Direzioni, alla Ragioneria, agli Uffici del Movimento e traffico, della Trazione, del Personale viaggiante, della Manutenzione, ecc.

« Il lavoro incombente alla Commissione essendo enorme » scriveva allora il Norsa nel " *Secolo* „ — « si ritiene *a priori* che non potrà compiersi nel tempo prestabilito; ma non è impossibile (?) che la relazione possa essere presentata alla Camera alla ripresa dei lavori, dopo le vacanze natalizie. »

Il senatore Gagliardo già chiamato a presiedere, fu pure nominato relatore.

In seno alla Commissione stessa, venne creata una Sottocommissione, composta dei signori Gagliardo, Giusso, Rossi-Milano, Sacchi, De Cupis e del segretario Tedesco, coll'incarico di studiare e pubblicare un « Questionario » sui rapporti fra Compagnie e Personale.

Al medesimo risposero le Amministrazioni ferroviarie, la *Lega*, e le principali Camere di Commercio.

La Commissione, di proroga in proroga, non è giunta ancora a presentare alcuna conclu-

sione (1); per quanto ci riguarda possiamo assicurare i compagni di aver fatto il nostro dovere.

La « Società Macchinisti e Fuochisti » incaricò i suoi più coscienti compagni per la redazione delle memorie e la compilazione delle statistiche, da presentarsi, unitamente a quelle della *Lega ferrovieri* (2).

Possiamo aggiungere di avere collaborato col « Comitato Esecutivo » della « Lega ferrovieri italiani » intorno al *Memoriale sulle condizioni dei ferrovieri dopo le Convenzioni* e nelle « *Osservazioni circa le risposte dell' Adriatica al Questionario della R. Commissione d' Inchiesta ferroviaria* »; di avere preparato gli opuscoli seguenti: 1° « *Appunti e statistiche sul trattamento fatto ai conduttori di locomotive delle due reti, Mediterranea ed Adriatica.* » 2.° « *La Giornata di lavoro dei macchinisti e fuochisti delle due grandi reti ferroviarie italiane* » (edite in due edizioni diverse, accompagnate da due statistiche). 3° « *Gli stipendi dei conduttori di locomotive prima e dopo le convenzioni* ». 4° « *Dettagli sulle condizioni dei conduttori di locomotive* ». Infine si provvide ad una statistica sui fuochisti delle locomotive, in compendio alla risposta resa al *Quesito 37.*

---

(1) L'ultima proroga chiesta e accordata, rimandò la presentazione della relazione al 31 Dicembre 1898. L'autore — deceduto nel maggio 1898 — scriveva sotto l'impressione della realtà dei fatti e coll'impazienza del ferroviere cosciente, ansioso di sapere.

La relazione, finalmente ultimata, non è stata ancora licenziata alla stampa. Le indiscrezioni dei pubblicisti « *addentro nelle secrete cose* » hanno fatto sapere al pubblico, in modo sommario ed impreciso, come le conclusioni dell'inchiesta, siano in complesso favorevoli al buon diritto dei ferrovieri (Genn. 1899).

(2) Ben 15.000 reclami individuali furono consegnati dal Comitato Esecutivo della Lega all'onorevole Commissione, numerose rappresentanze di ferrovieri conferirono presso le diversi sedi provvisorie. Oltre alle pubblicazioni straordinarie ed ai supplementi del giornale, oltre le moltissime conferenze tenute, si diedero in luce le opere seguenti, di mole non indifferente:

1. Memoriale sulle condizioni dei ferrovieri dopo le convenzioni, *Dedicato ai Rappresentanti delle Nazioni.* — 2. Questionario del C. E. della Lega, *Dedicato alla Commissione d' Inchiesta.* — 3. Risposte al Questionario della R. Commissione d' inchiesta, Milano Tip. A. Koschitz e C., 1896. — 4. Appunti sul trattamento fatto al personale della Rete Adriatica, id. id., Agosto 1896. — 5. Appunti e statistiche sul trattamento fatto ai Conduttori di Locomotive, id., id., Settembre 1896. — 6. La giornata di lavoro dei macchinisti e fuochisti, Empoli Tip. Traversari, 1896. —

Per rispondere verbalmente alle domande del Questionario formulato dalla Commissione d'Inchiesta, la « Società di M. S. e di Miglioramento fra i Conduttori di locomotive delle ferrovie italiane » nominò due Commissioni di macchinisti e fuochisti, una per la rete Adriatica e l'altra per la Mediterranea.

I rappresentanti delle due Commissioni vennero escussi nella mattinata del 9 novembre 1896. Essi deposero precipuamente sulla parte tecnica del servizio di trazione, sui turni gravi e faticosissimi, dimostrando come in Italia nessuna industria esercitata dallo Stato, nè da coalizioni di capitalisti, impone una giornata di lavoro pesante ed eccessiva, quale quella voluta dalle Compagnie ferroviarie pei proprî dipendenti; parlarono del premio d'economia, il quale a forza di riduzioni sulle materie assegnate, è diventato un *quid* qualche volta irrealizzabile; dell'indennità di pernottazione falcidiata colla limitazione dell'ora di partenza e di quella d'arrivo, senza tener conto dei frequenti ritardi non imputabili al personale di macchina; finalmente osservarono come le Compagnie non potendo diminuire la paga, usino prolungare gli intervalli degli aumenti a quattro, cinque, sei e più anni, cambiando per compenso la disciplina in un metodo veramente cosacco.

Alcuni rappresentanti della nostra Società,

---

7. Gli stipendi dei Conduttori di locomotive, prima e dopo le convenzioni, id., id., 1896. — 8. Appunti sul trattamento fatto al personale dalla Rete Mediterranea, Milano Tip. C. Canobbio, Ottobre 1896. — 9 La grave questione della Ricchezza mobile, id., id., Ottobre 1896. — 10. Ancora intorno agli stipendi dei Conduttori di locomotive, Milano Tip. A. Koschitz e C. Ottobre 1896 — 11. Dettagli sulle condizioni dei Conduttori di locomotive, Empoli Tip. Traversari, Novembre 1896. — 12. Considerazioni ed appunti sulle Casse Pensioni e Soccorso R. Adriatica, Milano Tip. Canobbio, Novembre 1896. — 13. Diminuzioni e soppressioni delle competenze accessorie e delle concessioni, e gli aumenti di orario, Milano A. Koschitz e C., Gennaio 1897. — 14. Aggiunta alle risposte rese al Questionario circa il quesito N. 37, id., id., Febbraio 1897. — 15. Osservazioni alle risposte dell'Adriatica al Questionario, id., id., Marzo 1897. — 16. Memoriale per la Commissione d'inchiesta - Sezione di Firenze, Firenze Tip. G. Campolmi, 1896. — 17. Memoriale per la Commissione d'inchiesta - Sezione di Torino, id., id., 1896.

unitamente ai delegati della consorella « Associazione di Risparmio fra gli Agenti della Mediterranea » ed ai membri del C. E. della « Lega » esposero nel pomeriggio, per scienza e coscienza, le ragioni ed i lagni dei ferrovieri di ogni categoria.

Dalla relazione pubblicata sul giornale « *La Lega Ferrovieri italiani* » del 21 Novembre 1896, risulta quanto appresso:

« La discussione, com'era facile a prevedersi, si aggirò quasi sempre sul *questionario* della Commissione stessa, in merito al quale, il Comitato della Lega, aveva presentato, *ancora in bozza*, le risposte stampate. Si parlò oltrechè del trattamento usato in generale al personale, della forza numerica di esso, non proporzionata al bisogno, rigurgitante cioè negli uffici centrali, per opera di un invadente funzionarismo, deficiente invece lungo la linea. Si dimostrò la necessità assoluta di un organico, che impedendo il favoritismo ormai eretto a sistema, determini e regoli la carriera di ognuno, facendo toccar con mano, come detto organico attualmente non esista, non potendosi considerare tale, la tabella graduatoria compilata dalle Amministrazioni, stando a quanto le stesse asseriscono. Si insistette sulla sua doverosa promulgazione, affinchè tutti gli agenti interessati ne possano avere contezza.

« Si trattò del sistema a cottimo (cointeressenza) istituito nelle stazioni, dimostrandone all'evidenza l'odiosità; si avvertì, come per un sordido risparmio, il servizio del movimento-treni venga disimpegnato fra il continuo pericolo del pubblico viaggiante; si documentò, a smentita di quanto fanno credere le Compagnie, come il sistema stesso non venga scelto liberamente dagli agenti interessati, ma sia invece imposto, punendo i capi stazioni dove si rifiutino di accettare un così vergognoso patto. Si discusse circa la frequenza dei furti sulle ferrovie, e si potè luminosamente provare, come la maggior colpa sia delle Amministrazioni, le quali, per le somme costrette a sborsare, rivalendosi quasi sempre sugli stipendi degli agenti giudicati da esse responsabili, poco si curano della sistemazione del servizio più importante che conti l'industria dei trasporti. Si rese pure noto come le maggiori mancanze nelle merci pagate dal personale ed attribuite a furto, corrispondano ad al-

trettanti colli, giacenti in disguido nelle diverse stazioni, colli che vengono poscia venduti a beneficio delle Amministrazioni stesse.

« Giunti al doloroso dissidio per le Casse Pensioni e di Soccorso, non fu difficile il dimostrare con quale insipienza e con quale imprevidenza furono a tutto oggi amministrate. Si enumerarono i motivi dell'enorme *deficit* delle prime, fra i quali, oltre i calcoli errati, emersero non ultimi, gli arbitrari collocamenti a riposo di una strabocchevole quantità di impiegati ancora utili; i premi di buona uscita, i mancati aumenti, la negata inscrizione alle Casse del personale di fatica che si va assumendo. Tanto di questo, che di quello stabile, si descrisse la opprimente miseria, insufficientemente coperta da paghe irrisorie.

« Rispondendo all'ultimo quesito della Commissione, si rammentarono le parole di lode rivolte allo zelo ed allo spirito di abnegazione dei ferrovieri, nelle relazioni annuali che le Amministrazioni preparano pei loro azionisti, ed in contrapposto si riferirono casi di persecuzioni ingiuste e feroci verso coloro, che pur facendo il proprio dovere, sentirono dignitosamente, anche la forza del diritto. Dal Branconi, traslocato nelle regioni malariche a raccogliervi le febbri, al povero Viganò morto di crepacuore, la messe in tale campo cresce copiosa, ma il Comitato della Lega non credette utile dilungarvisi di troppo, per non abbandonare l' elevata serenità di cui aveva dato prova, poichè certi ricordi sono tali da far trascendere in un giusto e spiegabilissimo risentimento ».

Noi non seguiremo passo, passo la R. Commissione d'inchiesta nell' opera sua, ma ci limiteremo a dare ai nostri lettori quelle informazioni che giudichiamo di una certa importanza.

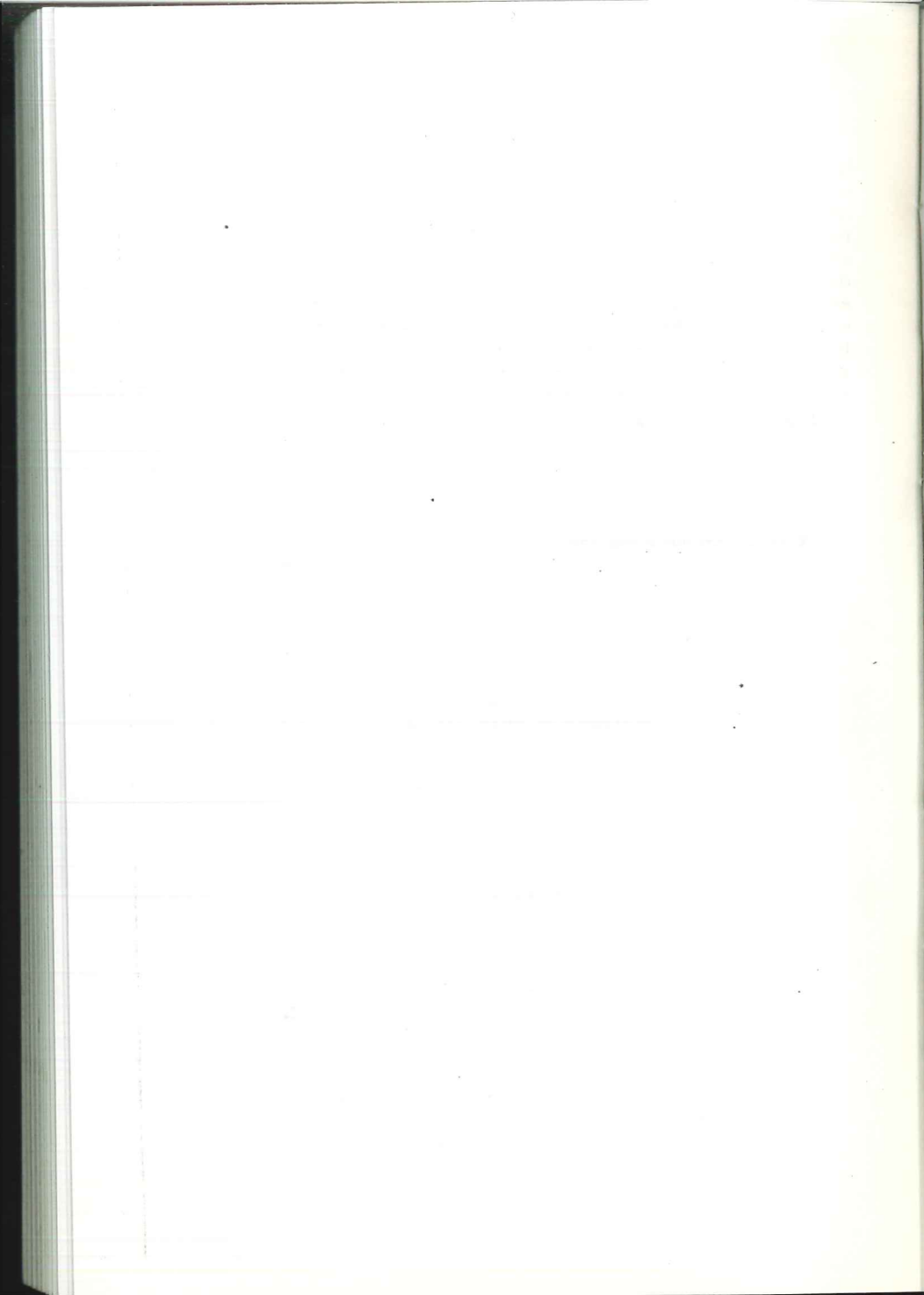
Il 5 Ottobre 1897, dopo avere compiuto il riordinamento dell' inchiesta generale, orale e scritta, in una riunione tenutasi a Roma, la Commissione deliberava d' interrogare gli Ispettori governativi, i già Regi Ispettori generali Di Lenna e Ripa di Meana, l'attuale Ispettore generale comm. Ottolenghi ed altri funzionari dello Stato, per arrivare in seguito ai Direttori generali delle Società ferroviarie.

A giudicare da tali decisioni si sarebbe detto che l'inchiesta stesse per volgere la prora verso

la meta. Invece, dopo avere delegato tre sotto-commissioni ed eseguite l'ispezioni degli atti e dei documenti negli uffici delle Compagnie ferroviarie, per potere coordinare tali risultanze cogli elementi già raccolti e completare l'esame, dopo avere stabilito di discutere le molteplici ed importanti questioni di fatto e di diritto, allo scopo di approvare in seguito le conclusioni e le proposte da presentarsi al governo; la Commissione chiese ed ottenne che il termine dei suoi lavori fosse prorogato al 3 Aprile 1898.

I ferrovieri senza perder la pazienza, attendono la fine (1).

---

(1) Vedi annotazione a pag. 183.

QUARTO PERIODO

> Nulla è più sciocco che aspettare la "rivoluzione". Noi ci troviamo in mezzo alla rivoluzione; non ci accorgiamo appunto perchè ci siamo dentro.
>
> LIEBKNECHT.

PRIMA PARTE.

Cenni storici sul movimento del personale di macchina — Il disastro di Limito e la giornata di lavoro — Opera della Commissione di propaganda — Congressi internazionali — Loro effetti morali.

Fra i doveri della nostra associazione, eravi pure quello di informare i soci, di volta in volta che un'innovazione meccanica o scientifica stava per portare un miglioramento nel materiale di trazione, od in quello mobile e fisso delle strade ferrate, italiane ed estere.

A questo fine nel 1889, la direzione delle Società, officiò uno dei suoi soci, affinchè si recasse a Parigi per visitarvi e studiarvi — riferendone poscia ai compagni con apposita pubblicazione — il materiale ferroviario esposto in una vasta Sezione di quell'Esposizione Universale.

Ne venne di conseguenza la pubblicazione di un' opera ricca di appunti e di disegni, intitolata « *Un'escursione a Parigi nel 1889* » opera pre-

miata in seguito, e cioè nel 1890, con medaglia d'argento dal Giurì dell'Esposizione operaia italiana di Torino.

Il 21 Maggio 1893 i rappresentanti dei gruppi, deliberavano che la Società adempisse alle funzioni per le quali era stata creata, e fosse amministrata da due Sezioni autonome, ciascuna funzionante secondo le norme stabilite dallo Statuto modificato; e cioè, che la « Prima Sezione » avesse per iscopo di:

a) promuovere il miglioramento della classe e difenderne gli interessi collettivi, col mezzo di delegazioni elettive nelle assemblee degli azionisti delle Compagnie ferroviarie;

b) venire in aiuto dei singoli compartecipanti, coi mezzi e nei casi indicati dallo Statuto;

c) rafforzare i vincoli di fratellanza e solidarietà fra i lavoratori ferrovieri e promuoverne la organizzazione partecipando ai lavori della *Federazione* costituita fra le diverse associazioni;

d) propugnare e propagare secondo i metodi del *Partito dei lavoratori italiani*, i principi che ne informano il programma.

che la « Seconda sezione » avesse per iscopo:

di provvedere al mutuo soccorso fra i soci, in caso d'impotenza al servizio per malattie o ferite, nonchè ad un assegno alle famiglie in caso di decesso.

La « Prima Sezione » doveva essere diretta dal presidente della Società e da cinque soci eletti nell'assemblea generale.

Fra questi ultimi doveva essere scelto il segretario.

Furono eletti i compagni Pozzo, Battistoni, Ragazzi e Cortesi, i quali si costituirono, a seconda del volere dei rappresentanti, in « *Commissione di propaganda* ». Una delle più gravi questioni che subito si presentò alla loro soluzione, fu quella della esauriente giornata di lavoro, specialmente nei riguardi del personale di macchina.

Coloro che non volevano sottostare alle esagerate pretese delle Compagnie, reclamavano invano pel tramite della cosidetta *« via gerarchica »*. I capi deposito, gli ingegneri e i dirigenti gli Uffici superiori di Trazione parevano sordi.

Allora i più audaci incominciarono a rifiutarsi al compimento di servizi eccessivi, pretestando i pericoli cui andavano incontro e la loro grande responsabilità.

Le Compagnie piombarono sui ribelli con delle forti punizioni, coi traslochi nei piccoli paesi, e nelle maremme. Con questo barbaro procedere i *gros-bonnets* delle ferrovie italiane, oltre caratterizzare le condizioni generali della giornata, inumana ed iniqua, che il personale doveva compiere suo malgrado; dimostrarono altresì il loro maltalento a seguire i dettami della scienza la quale dice « che il corpo non è come una lo-« comotiva divorante in sè stessa una quantità « di carbone per ogni chilogramma di lavoro, ma « che il muscolo dell'uomo consumando normal-« mente tutta l'energia di cui può disporre, deve « per un sopra più di lavoro intaccare i tessuti « dell' organismo, spremendone il massimo di « forza che teneva in serbo. »

La causa precipua per cui si sottoponeva il personale di macchina ad un regime così crudele, traeva le sue origini dalla diminuzione dei macchinisti e fuochisti, dalla soppressione di molte locomotive di riserva, dai continui ritardi dei treni, dall'abolizione della giornata di riposo da parte dell'Adriatica e spesse volte anche da parte della Mediterranea.

Pertanto la Commissione di propaganda valendosi dei dati raccolti compilò un opuscolo, intitolato « *La giornata di lavoro dei ferrovieri* ». Esso servì di fanfara svegliatrice fra i compagni assonnati, avvertendoli come fosse scoccata l'ora di agitarsi e di agitare, affinchè a similitudine di quanto era avvenuto in Inghilterra, in Francia e nella Svizzera, anche in Italia, Governo e Parlamento, provvedessero con apposita legge, a frenare lo sfruttamento esercitato dalle Compagnie.

Una legge che regolasse le ore di lavoro e di riposo giornaliero, avendo riguardo alla specialità di mestieri, dovrebbe necessariamente determinare pei macchinisti e fuochisti, tale una occupazione giornaliera, da permettere loro parecchie ore da dedicare allo studio, agli interessi privati e collettivi, in modo da migliorare le condizioni morali del personale ferroviario, e nel contempo quelle del servizio rispetto alle esigenze del pubblico.

Ma chi si cura, fra gli uomini di governo italiani, dei bisogni del proletariato, delle esigenze delle libertà?

Nel 1892 per iniziativa della Presidenza dell'associazione, ed allo scopo di partecipare alla mondiale manifestazione internazionale del proletariato, venne pubblicato un numero unico dal titolo: « *Il primo Maggio* ».

La successiva assemblea generale dei Rappresentanti deliberava che la pubblicazione in onore del « *primo Maggio* » dovesse seguire ogni anno, mantenendosi fra le genuine espressioni del Partito dei lavoratori italiani.

In omaggio a tale voto, uscì il secondo numero, nell'anno 1893.

Piccolo di mole, rispondeva ciò non ostante, alle raccomandazioni fatte dai rappresentanti.

Gli articoli: « Della socializzazione delle strade ferrate » di Benoît Malon; « L'organizzazione dei ferrovieri » e « Le otto ore di lavoro pei ferrovieri » di Platone; « Il canto operaio » del Morandini di Verona; « Il primo Maggio » di Tersico, erano informati alla più pura fede nei destini del proletariato.

Il terzo numero e cioè quello del 1° Maggio 1894 contenente articoli di Andrea Costa, di Benoît Malot, di Platone ed altri, fu l'ultimo della serie.

Dopo la fusione di tutte le associazioni di resistenza ferroviarie nella *Lega*, tale pubblicazione fu devoluta alla medesima.

L'immane e raccapricciante disastro di Limito, avvenuto a quindici chilometri da Milano, nella notte del 28 Novembre 1893; disastro che mietendo numerose vittime, destò così profonda impressione, mosse la Commissione di propaganda della Società Macchinisti e Fuochisti, a fare degli studi, per ricercare le cause degli accidenti e delle catastrofi, succedentisi con dolorosa frequenza sulle linee ferroviarie italiane.

Spronati dall'alto scopo morale e civile, messi in non cale gli interessi individuali e collettivi dei soci, le passioni di parte, le contese, i ricordi dei danni patiti, essa s'accinse a compiere coscienziosamente il proprio dovere, coll' indefessa ricerca della verità.

Ne risultò una elaborata memoria, che la stessa Commissione presentò all' Assemblea generale dei rappresentanti la Società, avvenuta in Milano, il Maggio 1894. Tale opera venne resa pubblica in un opuscolo, dal titolo: « *La sicurezza nelle ferrovie* ».

In essa si respingevano le accuse mosse al personale ferroviario, si muovevano alle Società assuntrici dell'esercizio ferroviario, alcune serie obbiezioni, meritevoli della massima considerazione.

Circa i sistemi di segnalamento e di sicurezza — le di cui imperfezioni sono nei maggior casi le vere cause dei disastri — si deplorava che nè Governo, nè Compagnie, avessero mai pensato di tutelare con maggior cura e come di loro dovere la vita del pubblico viaggiante. — Ed alla risposta stereotipata della mancanza dei segnali adatti e speciali, si provvedeva anticipatamente coll'osservare, come nessun concorso fosse stato mai aperto a tale fine, contrariamente a quanto erasi praticato, per esempio, in Francia, dove furono posti in uso alcuni sistemi, i quali danno ancora oggigiorno ottimi risultati.

Nell' interesse dell' incolumità personale dei ferrovieri e dei viaggiatori, e per determinare entro quali limiti deve essere compresa la responsabilità morale assunta dai ferrovieri stessi,

la Commissione di propaganda intraprese poi la disamina di alcune leggi estere, specialmente francesi, inglesi e svizzere, compilando un disegno di legge da presentarsi al parlamento, affinchè anche il lavoro ferroviario fosse legislativamente regolato. (1)

Questa iniziativa era della più alta importanza. Sonvi delle coppie di conduttori di locomotive, costrette a rimanere in macchina per 12, 14, 16, 18 e più ore, e sonvi pure dei macchinisti e fuochisti, che dopo così intenso lavoro, sfiniti dalla stanchezza e dal sonno, sono stati traslocati e severamente puniti dalle umanissime Compagnie, solo perchè si rifiutarono di esporre più oltre la loro salute, la loro vita e quella dei viaggiatori, in un certame delittuoso.

Che simili soprusi avvengano nelle nostre ferrovie è verità ormai accertata anche dallo stesso Parlamento.

L'on. Maffi ebbe occasione di denunziare alla Camera, che a Pistoia eranvi dei frenatori, costretti ad un lavoro continuato di ventiquattro ore. Il ministro Finali non potendo negare la realtà, rispose « che qualche volta ciò poteva « accadere, anche perchè il premio di percor« renza è allettamento per chi desidera procac« ciarsi maggiori vantaggi personali, senza pre« videntemente misurare la propria forza di « resistenza (2) ».

I vantaggi del progetto di legge erano, secondo la Commissione di propaganda, i seguenti:

a) Fissazione di un lavoro adeguato alla forza fisica dell'uomo, avuto riguardo alla specialità del mestiere, e quindi distribuzione opportuna

---

(1) Tale progetto concretato nei suoi particolari, auspice la *Lega Ferrovieri italiani*, doveva essere presentato alla Camera dall'onor. Deputato Nofri, in una delle ultime sessioni parlamentari. Gli scioglimenti, pei noti fatti di Maggio, impedirono la realizzazione di tale proposta.

(2) È una menzogna senza nome codesta, perchè sono i turni gravi, troppo prolungati messi in vigore dalle Compagnie, quelli che mettono il personale dei convogli davanti al rude dilemma di sacrificarsi affrontando i pericoli, o di essere perseguitati colle punizioni.

delle ore giornaliere di lavoro e di riposo, delle giornate di riposo annue, distinte in feriali e festive;

b) Imposizione della legge alle Compagnie, in modo da esserne additato al Governo gli abusi per opera di qualsiasi ferroviere, senza incorrere nelle rappresaglie vendicative delle Compagnie;

c) Determinazione intorno alla giornata di lavoro, dei diritti e dei doveri delle due parti lavoratrice e padronale.

Fra le più importanti comunicazioni rese dalla *Commissione di propaganda* all'assemblea generale dei conduttori di locomotive, del 21 Maggio 1893, in Milano, emerse quella del manifesto firmato da un Comitato di ferrovieri olandesi, invitante i compagni organizzati di tutti i paesi, ai lavori del 1° Congresso internazionale dei lavoratori delle Strade ferrate, convocato, in data 14 Agosto, a Zurigo.

Fu quello un giorno veramente memorabile per la nostra storia.

Si votò all'unanimità e fra gli applausi, il seguente ordine del giorno:

« L'Assemblea della Società Macchinisti e Fuochisti, « approvata la relazione della Commissione di pro- « paganda, incarica la Presidenza di accordarsi colle « Società di ferrovieri italiani, allo scopo di inviare « una rappresentanza diretta al Congresso interna- « zionale di Zurigo; e se questioni di tempo impe- « dissero di farlo, di accordarsi con quelle aderenti « all'idea, in modo che la classe dei lavoratori ferro- « vieri debba esservi rappresentata ».

La presidenza della Macchinisti delegò il compagno Camillo Schiara, il « Fascio ferroviario » il suo presidente, on. De-Felice.

Oltre ai due su designati, parteciparono al Congresso i delegati delle seguenti associazioni:

SVIZZERA:

Schweiz Eisenb Arbeiter Verein — Berna	Delegati N.	1
» » » » — St. Gallen . .	» »	2
Verein Schweiz Locomotivführer — Zurigo . . .	» »	4

Schweiz Zugspersonal Verein — Lucerna	Delegati N. 3
Verein Schweiz Locomotivheizer — Zurigo . . .	» » 2
AUSTRIA :	
Verein Staat Eisemb Arbeiter - (in Gallizia) Lemberg	» » 1
Eisemb Bidiensteten — Vienna	» » 1
Tàh-und Unterstützemgsverün der Eisemb Bedien-steten Staotsbetriche — Vienna	» » 1
FRANCIA :	
Federation des Travailleurs des chemins de fer français — Parigi	» » 1
INGHILTERRA :	
Amalgamated Society of Railvay Servants — Londra	» » 1
OLANDA :	
Med. Boud von Spoorwy personnel — Amsterdam	» » 2

Il presidente del seggio provvisorio Van Kol, a nome della federazione olandese, iniziatrice del Congresso, dando il benvenuto ai presenti, pronunziò un breve, ma vibrato discorso. Ringraziò i convenuti di aver ascoltato l'appello, facendo in modo che l'unione dei ferrovieri di tutti i paesi, diventasse subito un fatto compiuto. « Là, « ove il capitalismo — disse — si unisce inter- « nazionalmente, è suprema necessità che i lavo- « ratori facciano altrettanto ».

Stabilita la votazione per nazionalità; adottata la lingua francese siccome quella da preferirsi dagli oratori (1); e formato quindi il seggio definitivo, si incominciarono tosto i lavori.

Una lunga serie di telegrammi di simpatia venne data in comunicazione. Spiccavano fra i più importanti, quelli del personale della Bassa Austria, dei lavoratori ferrovieri di Vienna, di Milano, ecc.

Una commovente lettera proveniente da Amburgo, diceva:

« Noi non possiamo purtroppo esser tra voi. Mille « e mille ferrovieri ed in particolar modo quelli di Am- « burgo seguiranno le vostre dichiarazioni con seria « attenzione. Essi pure sentono il bisogno di prote-

---

(1) Anche pel resoconto del Congresso si deliberò la pubblicazione in lingua francese, salvo il compito facoltativo alle diverse nazionalità di provvedere alla stampa della traduzione.

« stare contro lo sfruttamento dominante e di affrat-
« tellarsi, ma ohimè quelli che lo hanno tentato, sono
« stati gettati sul lastrico in preda alla miseria. Tutto
« il nostro personale ha dovuto depositare una dichia-
« razione scritta di non affigliarsi ad alcuna associa-
« zione contraria al « buon ordine » nè d' appartenere
« ad una associazione di resistenza. — Se il ministro
« delle ferrovie Thielen, sapesse ciò che questa misura
« ha prodotto, ne sarebbe sgomentato.

« Noi possiamo dichiarare con fierezza, che da due
« anni a questa parte centinaia di agenti ferroviari
« si sono inscritti come socialisti. *Il fatto di ostaco-*
« *lare i nostri diritti politici è sempre riuscito in fa-*
« *vore del socialismo* ».

Furono in seguito presentate le relazioni sul movimento di organizzazione dalla Francia, dall'Inghilterra, dall' Austria, dalla Svizzera, dall'Italia (a cura della Macchinisti e Fuochisti), dal Belgio e dall'Olanda.

I lavori del Congresso approdarono alle seguenti conclusioni:

Sui punti 1° - 2° *e* 5° — **Organizzazione internazionale.** — *Creazione d' un segretariato internazionale in ciascun paese. (proponenti: Francia ed Olanda) — Nomina di un comitato internazionale incaricato di vigilare sugli interessi dei ferrovieri ed organizzare il venturo Congresso (proponenti: Svizzera ed Olanda)* — 5° *L'organo del paese dove sarà stabilita la sede del segretariato, dovrà pubblicare tutte le decisioni e comunicazioni, facendole note ai segretariati della federazione (proponente: Olanda).*

Tracciate le linee generali intorno alle incombenze del Segretariato, come istituzione puramente amministrativa; respinta la proposta N. 2 di creare così un Comitato internazionale; vien stabilito di dar vita prima ai segretariati in ciascun paese, federandoli poscia sotto l' egida di un segretariato internazionale, a coprire il quale viene designata l'Olanda, all'unanimità.

Sui punti 3° *e* 4° — **Organizzazione internazionale.** — *Creazione di una cassa internazionale, alimentata da una quotazione trimestrale per membro federato (proponente: Olanda) — Nomina di*

una commissione per l'elaborazione del regolamento — (proponente: Olanda).

Si vota la proposta dell' Inghilterra e cioè: di accettare le quotazioni volontarie; si designa la Francia per la compilazione del regolamento.

Sui punti 6° - 7° *e* 8° — **Legislazione internazionale.** — *Il Congresso appoggia la legislazione svizzera circa la durata del lavoro e del riposo (proponenti: Inghilterra e Svizzera) — Il Congresso prenderà delle misure per estendere tale legislazione a tutti i paesi rappresentati (proponente: Svizzera) — Il Congresso insiste, affinchè venga stabilito per legge il minimo del salario e la pensione per tutti gli addetti all'industria dei trasporti (proponente: Svizzera).*

Dopo lunga e proficua discussione, si rimanda la risoluzione di questo punto, ad un prossimo Congresso.

Sul punto 9° — **Scioperi.** — *In caso di sciopero di un gruppo della federazione, tutta la federazione internazionale si dichiarerà solidale (proponente: Olanda).*

L' Olanda fà delle proposte concrete, che la Francia ritiene premature. Invita l' Olanda, e questa accetta, di ritirarle.

Vengono votati due emendamenti: « In caso di sciopero, questo sarà sostenuto finanziariamente e moralmente » (approvato all'unanimità). « L'aiuto sarà accordato quando la sciopero sia voluto almeno dai 2[3 degli interessati » (accettato dalla maggioranza).

Sul punto 10° — **Prossimo Congresso internazionale.** — *Il prossimo Congresso sarà tenuto nel mese di Settembre 1894 a Parigi (proponente: Francia).*

Viene designata Parigi all' unanimità, e trasportata la data del Congresso, nel mese di Ottobre 1894.

L'on. De Felice, propone che il Congresso riconosca la necessità di affidare l'esercizio delle Strade ferrate ai ferrovieri riuniti in collettività. Tale questione viene rimandata al futuro Congresso.

Il presidente H. Van Kol, mirando all' im-

pressione che simili manifestazioni possono esercitare sugli animi dei compagni, raccomandò vivamente l'approvazione del seguente ordine del giorno, accolto da generali acclamazioni:

« Il primo Congresso internazionale dei lavoratori
« delle Strade ferrate — Zurigo, 14 Agosto 1893 —
« riconoscendo che l'organizzazione internazionale del
« proletariato, è una necessità assoluta, per raggiun-
« gere l'affrancamento economico della classe lavora-
« trice, dichiara: che i ferrovieri di tutti i paesi non
« possono sottrarsi a questa esigenza, e che essi con-
« siderano il loro primo Congresso come il primo
« passo verso questo scopo ».

Piace a noi ricordare che nel Marzo 1894, avendo Alex. H. Dow, Segretario internazionale dell'Olanda, inviato i verbali del Primo Congresso internazionale tenuto a Zurigo e annunciato al Segretario internazionale dell' Italia, le persecuzioni inquisitoriali ed i licenziamenti a cui erano fatti segno alcuni suoi compagni; la Presidenza della « Società Macchinisti e Fuochisti italiani » offrì un obolo di 100 lire, aprendo contemporaneamente, tra i macchinisti e fuochisti dell'Adriatica e della Mediterranea, una sottoscrizione. Questa oltrepassò le 1000 lire.

Nello stesso anno 1894 e precisamente il 3 Ottobre vennero inaugurate a Parigi le sedute del secondo Congresso. Ai lavori assistette — Quirino Nofri — quale rappresentante la « Lega Ferrovieri Italiani » ed associazioni federate (Macchinisti e Fuochisti e Associazione di risparmio).

Erano inoltre presenti i delegati dell' *Austria* (Camere sindacali degli operai delle ferrovie austriache - Vienna), quelli di *Spagna* (Società ferroviarie aderenti al 1° Congresso nazionale) dell'*Olanda* (Steeds Woorwaerts) e della *Francia* (Camere sindacali). I ferrovieri di *Germania* e del *Belgio*, ai quali viene impedita l'organizzazione, non possono partecipare al Congresso. Assente, per

impegni della corporazione, il delegato della Federazione d'*Inghilterra, Scozia, Irlanda e paese di Galles;* i convenuti constatano dolorosamente l'astensione della *Svizzera.*

Si leggono le adesioni di Società, dei seguenti paesi: Inghilterra, Germania, Spagna, Stati Uniti d'America, Ungheria, Italia e Portogallo.

L' ufficio di presidenza viene affidato alla Francia (Presidente) all' Olanda ed all' Austria (Vice-presidenti). Si ammettono nelle sale i rappresentanti della stampa.

Da uno dei delegati olandesi vien letto il resoconto delle entrate e delle uscite nell'anno 1893-1894 e quindi la relazione del movimento ferroviario internazionale. Presentano quelle del movimento nazionale i seguenti paesi: Austria, Belgio, Spagna, Olanda, Italia (a cura della Lega ferrovieri italiani e della Società Macchinisti e Fuochisti) e Francia.

Quindi si procede alla discussione dell'ordine del giorno.

La Francia presenta il **Regolamento,** stato elaborato d'incarico del primo Congresso.

Il segretariato internazionale prende il nome di: *Comitato internazionale di studi degli interessi dei lavoratori dei trasporti.* (Viene approvato all' unanimità).

Ecco il riassunto delle risoluzioni votate dal Congresso:

***

Il 1° Maggio deve essere considerato da tutti i lavoratori delle ferrovie, come la manifestazione del proletariato rivendicante i suoi diritti; essi devono associarvisi dappertutto ove ciò sia possibile.

***

Le ore di lavoro saranno ridotte a 48 per settimana, ossia 8 ore per giorno in media, senza diminuzione di salario. Esse saranno ripartite, secondo il servizio, in modo che la giornata più lunga non sia superiore a dieci ore e che, ciascuna settimana, l'impiegato goda di un riposo non interrotto di almeno trentasei ore.

Sarà stabilito un *minimum* di salario, basato sui bisogni dell'esistenza.

Le ore straordinarie di lavoro non saranno ammesse che nei casi eccezionali di accidenti o di interruzioni di via, e saranno rimpiazzate da un aumento di riposo.

***

Soppressione dei treni merci la domenica, fatta eccezione pei treni completi di derrate suscettibili a corrompersi.

***

Abolizione del lavoro a cottimo e soppressione dei premi in tutti i servizi, senza diminuire il compenso dei lavoratori.

***

L'avanzamento dovrà essere garantito da misure che escludano il favoritismo. Ciascuna nazione, secondo l'organizzazione del lavoro nel suo paese, ricercherà i mezzi adatti ad assicurare l'equità sugli avanzamenti.

***

Sarà creata una cassa per assicurare una pensione alle condizioni seguenti:

1° — A tutti gli operai ed impiegati senza distinzione di mansioni;

2° — Esclusivamente a spese dell'Amministrazione, sia questa nelle mani dello Stato o in quelle di Compagnie private;

3° — Amministrata sotto il controllo degli interessati;

4° — Dopo venti anni di servizio;

5° — Sufficiente per assicurare i bisogni della vita;

6° — Proporzionata agli anni di servizio in caso di cessazione di lavoro per qualunque causa.

***

Il Congresso afferma il diritto per tutti gli operai ed impiegati delle ferrovie, di compiere i loro doveri come elettori politici ed amministrativi, e lascia alle organizzazioni di ciascun paese, di proporre ai loro corpi legislativi, i mezzi più adatti per facilitare l'esercizio di questo diritto, tenendo conto delle esigenze del servizio.

***

Il Congresso è convinto che l'organizzazione economica della classe lavoratrice, non sarà possibile che con la socializzazione dei mezzi di produzione.

Addì 29 Agosto 1895, auspici le Società Italiane « Lega ferrovieri italiani », « Società Macchinisti e Fuochisti », « Associazione di risparmio », il segretario internazionale per l'Italia, dichiara aperto il terzo Congresso internazionale. Viene comunicato che il rappresentante d'Inghilterra è impegnato nel Congresso delle *Trade-Unions*, e che il delegato degli Stati Uniti d'America, Eugenio Debs, è pure impedito ad assistere al Congresso di Milano, stante la condanna di 6 mesi inflittagli, a dispetto della legge, dal capitalismo imperante. Così il Belgio e la Germania non possono essere rappresentati, in forza della legge che impedisce l'organizzazione dei ferrovieri. — Si leggono le adesioni di varie Società dell'Inghilterra, degli Stati Uniti d'America, del Belgio, dell'Ungheria, d'Italia.

Sono presenti i delegati dell' Austria, della Spagna, del Portogallo, della Francia, dell'Olanda, della Svizzera. Alla presidenza vengono eletti i rappresentanti della Svizzera, Francia e Italia.

Vengono letti dal delegato francese, il rendiconto finanziario e la relazione del movimento ferroviario. — E' applaudito. — Presentano le proprie relazioni: Francia, Austria, Olanda, Spagna, Portogallo, Svizzera, Italia.

Si votano dopo esaurienti discussioni le risoluzioni seguenti:

(Modificazione comma 7 art. 6 del Regolamento). — I giornali delle varie associazioni che sono pubblicati nei diversi paesi, saranno scambiati, in quel numero di copie che sarà stabilito di comune accordo, con le organizzazioni aderenti; gli articoli che dovranno esser tradotti e comunicati saranno segnati con matita a colori.

***

Viene respinta la proposta del Belgio: che in quei paesi, dove è vietato ai ferrovieri di organizzarsi, possa un giornale, che difende i loro interessi, essere ammesso come loro rappresentante nel Comitato internazionale di Studi.

***

Viene respinta la proposta dell'Olanda di modificare l'art. 14, nel senso di pubblicare sempre in lingua francese i resoconti dei Congressi internazionali.

***

Sarà pubblicato un Bollettino redatto dal Comitato internazionale di Studi. — Esso non conterrà che delle statistiche e dei fatti. — Ciascuna nazione invierà a tale scopo al Comitato Internazionale tutte le informazioni utili. Il Comitato, a sua volta, rileverà dai giornali speciali dei paesi ove non vi sono organizzazioni aderenti, le notizie interessanti. Il Bollettino non sarà destinato, nè alla lotta, nè alla propaganda, ma bensì all' istruzione delle organizzazioni componenti il Comitato internazionale. Esse sole riceveranno il Bollettino, che non sarà posto in vendita. Sarà pubblicato nella lingua del paese ove si terrà la Sede del Comitato Internazionale. Uscirà ogni qual volta il Comitato stesso lo crederà utile ed almeno una volta ogni trimestre.

***

Il 3° Congresso riafferma, sulla questione del *minimum* di salario, il principio votato dal 2° Congresso di Parigi (che debba cioè essere sufficiente ai bisogni dell'esistenza) e lascia alle singole organizzazioni delle varie nazioni lo stabilire, ognuna per sua parte, la fissazione ed i mezzi di applicazione del medesimo.

***

Intanto il Congresso stesso invita formalmente le varie associazioni delle diverse nazioni ad iniziare e presentare fra 2 anni ad un Congresso Internazionale i lavori statistici sui salari confrontati col prezzo minimo d'esistenza, per i debiti studi e conseguenti risoluzioni, raccomandando a tutti i ferrovieri la grande importanza di questo invito.

***

Il Congresso, riferendosi all'ordine del giorno del 2° Congresso di Parigi, delibera che tutte le Associazioni aderenti al Comitato internazionale di studi degli interessi dei ferrovieri, promuovano, per quanto sia possibile entro quest'anno, nei Parlamenti dei rispettivi paesi, una legge che permetta a tutti i ferrovieri di esercitare il diritto elettorale amministrativo e politico.

***

Il Congresso afferma la necessità di una legge che stabilisca i Collegi dei Probiviri in quelle nazioni dove non esistono ancora, come mezzo di educazione ed organizzazione dei ferrovieri pel proprio miglioramento e pel progresso della propria emancipazione. Detti Collegi dovranno essere costituiti in modo che le forze numeriche dei rappresentanti dei lavoratori e dei padroni siano eguali in tutti i casi.

***

Il Congresso riaffermando il voto formulato e votato unanimamente nel 2° Congresso Internazionale di Parigi, che proclamava la necessità della socializzazione di tutti i mezzi di produzione e lavoro per raggiungere la emancipazione economica della classe lavoratrice:

considera che le associazioni anonime commerciali dei grandi capitali, non hanno altro scopo che il monopolio e lo sfruttamento dei mezzi di trasporto e dei ferrovieri che li fanno produrre, a danno anche del servizio pubblico;

si associa alle agitazioni che, circa la nazionalizzazione della proprietà e dell'esercizio dei mezzi di trasporto, si vanno manifestando nelle varie nazioni;

ed afferma la necessità che in quei paesi dove detti mezzi sono esercitati dalla industria privata, debbasi promuovere la loro nazionalizzazione.

***

Il Congresso incarica i Segretari Internazionali delle diverse organizzazioni, di compiere le opportune inchieste nei rispettivi paesi circa le leggi esistenti sulla responsabilità delle Compagnie in caso di infortuni in servizio al loro personale; quali inchieste e conseguenti studi e relazioni dovranno servire di base al prossimo Congresso per stabilire un progetto uniforme, che assicuri, in caso di disgrazie, un indenizzo completo per i danni materiali, fisici e morali ai colpiti dalle medesime.

***

Considerando che le istruzioni date dai Governi sull'andamento del servizio ferroviario in relazione ai ferrovieri, non sono seguite dalle Amministrazioni;

e constatato che gli Ispettori incaricati all'uopo dai Governi predetti, sono insufficienti alla esecuzione dei loro doveri;

il Congresso emette il voto che la legislazione di tutti i paesi provveda all'elezione, da parte dei ferrovieri, degli Ispettori che abbiano a sorvegliare l'applicazione dei regolamenti governativi sul servizio ferroviario.

Viene stabilita l'epoca del 4° Congresso Internazionale nell'anno 1897.

***

Vengono ammesse a far parte del Comitato Internazionale di Studi le Associazioni seguenti:

1° L'Unione del personale delle Imprese Svizzere dei Trasporti — sede a Berna;

2° L'Associazione di classe degli operai delle ferrovie del Nord e dell'Est — sede a Lisbona.

3° L'Associazione degli Impiegati delle ferrovie Portoghesi — sede a Lisbona.

***

Viene deliberato un saluto di solidarietà al compagno Eugenio Debs, Presidente dell'Unione Americana dei ferrovieri.

***

Gl' intervenuti si associano alla commemorazione di Federico Engels fatta dal Presidente del Congresso.

***

Si deferisce all'Italia il Segretariato internazionale (1).

L' adesione e la partecipazione ai Congressi internazionali dei lavoratori delle strade ferrate, ha fornito anche alla nostra associazione, il modo di stringere amicizie, e preziose relazioni coi delegati esteri, e di mettersi in comunicazione diretta coi diversi Segretariati.

La pubblicazione dei bollettini, permise ai Segretari internazionali, di poter conoscere le condizioni morali ed economiche dei ferrovieri di tutte le nazioni.

In virtù di così geniale deliberazione, fuvvi continuo scambio di statuti, di verbali, di atti sociali fra paesi e paesi.

---

(1) QUIRINO NOFRI, *Segretario* — ATTILIO RIBOLDAZZI, *Vice Segretario* — CAVAZZONI MAURO, *Cassiere*.

I verbali dei Congressi medesimi misero in luce i programmi delle associazioni aderenti, i metodi di svolgimento, non che il diverso trattamento subito dai lavoratori dell'industria ferroviaria, dipendenti dallo Stato o dalle Compagnie, in rapporto ai salari, agli emolumenti ed alla durata delle ore di lavoro.

A Van Kol, all'ispiratore previdente dei Congressi internazionali, dai quali dipesero tante utili innovazioni di metodo e tanta praticità di azione, mandiamo pubblicamente i nostri più sentiti ringraziamenti. (1)

La conoscenza di quanto avveniva all'estero, fu un impulso potente, che ci fece pensare di quanto eravamo in arretrato, paragonandoci a quei nostri compagni; e fu un impulso generoso, poichè inspirò la fede necessaria tra i migliori ferrovieri, e li sospinse indomiti ed entusiasmati sulla via del progresso, verso la meta, e cioè incontro alle emancipazioni e rivendicazioni, pel miglioramento morale e materiale della collettività.

---

(1) Lo scioglimento dell' organizzazione ferroviaria italiana ha pure recato un colpo mortale al Comitato internazionale di studi, ancora residente in Italia, postochè la Spagna non si era trovata pronta all'epoca prestabilita nè in grado di ricevere la trasmissione dei poteri. Facciamo voto perchè il Comitato stesso abbia ben presto a risorgere, trovando un campo fecondo e assai più maturo di quello passato, per l'esplicazione del suo benefico postulato.

SECONDA PARTE.

Propaganda e organizzazione — Il Congresso del 25 Aprile 1894 — Creazione della Lega ferrovieri italiani — Auspice Crispi viene sciolta, unitamente alla Macchinisti — I due sodalizi vengono tosto ricostituiti — Opera della Lega — Federazione coll'Associazione di Risparmio — In Tribunale — I pagamenti della Massa Vestiario — Congressi Nazionali ed Internazionali — La legge sui probiviri e i postulati della Macchinisti — La Casa dei ferrovieri — Dopo la lotta per l'Inchiesta ferroviaria — Il Comizio e l'agitazione per gli Istituti di Previdenza — Sulla breccia.

Le polemiche combattute dai ferrovieri più energici e risoluti, allo scopo di abbattere la malefica influenza del leguleismo, abbarbicantesi tenacemente in seno al Fascio ferroviario, il rapido declinare di questo, non confortato in senso inverso — per la sfiducia dei più — da un proporzionale sviluppo della valorosa *Unione dei ferrovieri ;* condussero gli uomini di mente e di cuore, a constatare il bisogno di fondere le molteplici Società, esistenti fra i lavoratori delle ferrovie — indipendenti l'una dall'altra ed anzi in lotta spesse volte fra loro — in un potente sodalizio, che incutesse realmente rispetto e timore alle Compagnie, in modo da poter raggiungere dei risultati positivi.

Davanti allo spreco inutile di tante intelligenze, di energie e di denaro, tendere a tale scopo diventava postulato di uomini profondamente conoscitori del momento.

Fallito il nobile tentativo dell' « *Unione ferrovieri* », l'arduo problema venne ripreso dalla Società dei *Conduttori di locomotive,* siccome quella che più di ogni altra, poteva sperare di risolverlo facilmente.

La Commissione di propaganda della Società *Macchinisti,* aveva studiato con diligenza intorno alla creazione di un forte sindacato nazionale, a similitudine di quelli esistenti nei paesi civili, dove i ferrovieri sono veramente coscienti ed emancipati. Manifestò quindi alla Presidenza la necessità impellente ed immediata di agire, agitando, con opportune conferenze, con l'intervento dei soci macchinisti e fuochisti nelle altre associazioni e fra i compagni non ancora organizzati, la geniale proposta.

Lanciata l' idea, risposero all'appello i compagni dirigenti le diverse associazioni, e specialmente quelli dell' *Unione ferrovieri italiani* e di alcune Sezioni del « *Fascio ferroviario* ».

La fortuna accompagnava il provvido tentativo della *Macchinisti,* e l'opera sua procedeva in modo incoraggiante.

Quando l'accordo fu completo, la Società Macchinisti decise di far compiere un giro di propaganda, nei principali centri ferroviari, d'intesa coll'*Unione ferrovieri.*

Ne venne dato incarico al compagno, Cesare Pozzo, ed egli lo intraprese nel febbraio dell'anno 1894.

Parlò coi migliori amici, coi più coscienti ferrovieri e con tutti si concertò.

Tenne conferenze nelle principali città e fra le molte, a Venezia, a Napoli, a Roma, a Civitavecchia, ecc.

In uno dei suoi tanti discorsi esordisce avvertendo di non fermarsi ad esaminare le antiche polemiche, passate ormai in giudicato fra gli uomini di buon senso, ma di prendere le mosse dall'esito del Congresso di Roma, dove l'Unione ed il Fascio fatti per intendersi, non si erano fusi.

Egli crede fermamente che la non avvenuta al-

leanza, sia da attribuirsi al difetto d'affiatamento, al non avere permesso lo studio delle riforme proposte, alle Sezioni, ed in ultima analisi, alla condizione dei rappresentanti del Fascio, i quali, chiamati a votare una riforma radicale quale era quella propugnata dall'Unione, non avendola preveduta, non erano preparati a discuterla, nè avevano mandato per votarla. E ciò s'intende, senza escludere l'influenza che nella votazione, potevano avere i soliti *dottori* estranei alla nostra famiglia.

Tuttavia, si giudichi così o altrimenti la causa che tiene divise le due Società, si deve pure considerare che la forza e l'autorità delle Compagnie e dello Stato è tanto alta, quanto bassa è la solidarietà dei lavoratori, e nel caso speciale dei ferrovieri, la « Società fra Macchinisti e Fuochisti italiani » ha creduto di studiare le ragioni del conflitto, allo scopo di trovare, se possibile, una base solida, per stringere la conciliazione.

La Società dei Conduttori di locomotive potrà ingannarsi; ma il problema è risolto, se la buona volontà dei capi delle varie organizzazioni esiste realmente, se i ferrovieri organizzati in questa o in quella associazione, non hanno smarrito il buon senso comune, se la gran massa dei compagni non è soggiogata dall'inerzia.

La Società Macchinisti e Fuochisti, memore dell'inutilità dei suoi sforzi, nonchè di quelli del Fascio nei primordi di sua vita, tutti miranti al pieno rispetto dello spirito e della lettera circa l'articolo 103, ormai famoso, ed alla conseguente messa in vigore degli organici e dei regolamenti col visto del Governo, non crede di poter sperare giustizia, nè dal Governo, nè dalla Camera, e meno ancora dalla buona grazia delle Compagnie.

La serie d'interpellanze e la mozione di Menotti Garibaldi, ne sono la più inconfutabile prova.

Non crede alle rivendicazioni pel tramite dei Tribunali, perchè questi sono ostili a chiunque

menomi il principio del diritto di autorità, e perchè in fin dei conti, mille mezzi hanno in mano le Compagnie, per rifarsi non una ma più volte, di qualunque danno, anche data la favorevole ipotesi che venisse loro inflitto, agli effetti di una qualunque sentenza contraria.

Ne dà subito le prove:

« Voi conoscete » — dice — « il sistema di « cointeressenza o partecipazione del personale « agli utili dell'esercizio; sapete parimenti che « applicato largamente dall'Adriatica, fu anche « iniziato in alcune stazioni della Mediterranea.

« Con questo sistema — il quale rappresenta il « più acuto sfruttamento del lavoratore — le « Compagnie sopprimeranno lentamente l'art. 103, « compiendo il più grande affare che mente spe- « culatrice possa immaginare. Vi bastino que- « ste cifre:

« La forza numerica del personale, in una sta- « zione di transito di molta importanza, prima « dell'applicazione della « cointeressenza » era la « seguente:

« 1 Capo stazione, 2 Sottocapi stazione, 1 Ge- « store, 12 Commessi, 9 Assistenti, 27 Manovali; « dunque 16 Impiegati e 36 Agenti.

« Introducendo la « cointeressenza » vennero « immediatamente traslocati 4 Commessi, 3 As- « sistenti e 12 Manovali.

« Complessivamente, i 4 Commessi percepi- « vano 6180 lire annue, 2880 lire costavano i 3 « Assistenti e 9600 i 12 Manovali.

« Vi fu quindi un risparmio di 18 mila e 600 « lire l'anno.

« Oltre tale somma risparmiata, l'Ammini- « strazione incassa un' interesse che varia dalle « L. 250 alle L. 300 mensili sugli utili dell'eser- « cizio « a cointeressenza ». — Inoltre — come « s'è veduto — si esonera da qualunque risarci- « mento di danni alle merci, istituendo il fondo « di riserva, con trattenute che gravano sul- « l'utile netto realizzato dai ferrovieri, ammessi « a fruire della cointeressenza stessa.

« Se questi ingenti risparmi in una sola

« stazione, li confrontiamo con quanto potrebbe « dare il sistema applicato alle tre grandi Reti, « le quali nell'anno finanziario decorso avevano « in servizio pel solo Movimento e Traffico, « 34,370 fra impiegati ed agenti; così ad occhio « e croce — come si dice — potremo renderci « conto del gran numero di milioni lucrabili « dalle Compagnie a cui sono affidate le ferrovie « del nostro povero paese.

« Vediamo un po', dopo questo favoloso ri« sparmio, ottenuto con pochi colpi di penna, « quali sono i vantaggi di chi, oltre al suo, deve « fare il lavoro degli assenti, stati per venti anni « e più riconosciuti indispensabili al servizio « della stazione.

« Cinquanta lire al mese si danno al Capo « stazione, venticinque per cadauno ai due Sotto « capi; cioè, la più generosa porzione è ripartita « fra coloro che per le loro attribuzioni, in poco « o nulla contribuiscono a compiere il maggior « lavoro.

« I commessi partecipano nella divisione per « una quindicina di lire; 11 lire circa, toccano ai « poveri Assistenti; 10 lire ai Capi manovra e « circa 6 ai Manovali.

« Vi è nel regolamento il 3 § del Capitolo 9.°, « il quale dispone che il provento degli introiti « del carico e dello scarico della merce, vada ri« partito fra i partecipanti e l'amministrazione, « la quale — per confessione spontanea degli « stessi impiegati — fa la parte del leone, as« sieme ai Capi e Sotto capi stazione. Essa pre« leva il 40 0[0.

« Laonde si conferma essere gli utili maggiori « riservati all'Amministrazione, all'Ispettorato, « al Capo ed ai Sottocapi stazioni; a coloro cioè « che nel sistema di « cointeressenza » concor« rono col lavoro, meno degli altri agenti, meno « del Gestore, dei Commessi, dei Telegrafisti, de« gli Assistenti, dei Capi manovra, dei Manovra« tori e Manovali.

« Dite? Quante cause vittoriose di Massa ve« stiario e di Organici occorrerebbero, per com-

« pensare gli agenti delle Stazioni dalle rovinose
« conseguenze di questo sistema?

« Nè diversa conclusione avremo, se esami-
« niamo l'art. 35, nei suoi effetti finali. Quest'ar-
« ticolo parla di riordinamento degli Istituti di
« previdenza; dei mezzi per colmare lo spaven-
« toso disavanzo, dovuto all'imprevidenza e alla
« imperizia degli Amministratori ed in parte,
« delle Compagnie. — Oggi tali istituti sono più
« che mai pericolanti!

« Il diritto comune, la consuetudine, la no-
« stra condizione di compartecipanti agli oneri,
« vorrebbero il nostro avvento alla loro ammini-
« strazione.

« Ebbene nulla di tutto questo!

« Col diritto d' opzione, votammo contro i
« nuovi Statuti, ma paghiamo tacitamente le
« quote, statuite dagli Statuti nuovi, illegalmente
« imposti.

« Ci agitammo, promovemmo comizii ed eleg-
« gemmo infine un Comitato d'azione. Pel suo
« tramite, ci dichiarammo estranei al *deficit*, ri-
« vendicammo il diritto nostro, di essere rappre-
« sentati negli Istituti di previdenza. Di più il
« Comitato decise di ricorrere ai Tribunali. Eb-
« bene, a paralizzare questa azione, a tentare
« di violare il nostro diritto, ci penserà il Go-
« verno. (1)

« Se con questi risultati, la Società dei Con-
« duttori di locomotive, abbia o no ragione di
« avere perduta ogni fede nei Tribunali, nel Go-
« verno e nelle Compagnie, ditelo voi. Se di
« questa fede, voi foste inebbriati, sareste con-
« tro di noi.

---

(1) L'oratore fu profeta. — Come si legge in altra parte di quest' opera, il Governo fece sorgere a mezzo del Prefetto di Roma, conflitto di competenza, negando ai tribunali la facoltà di sentenziare in merito. Naturalmente la Cassazione diede ragione al Governo, il quale avocando a sè la soluzione del grave problema, dopo 6 anni di studi, dopo il susseguirsi di commissioni a commissioni, non ha concluso ancora. — Cioè no! La legge passata allo studio della Commissione Parlamentare, in attesa di essere messa in discussione alla Camera, riguarda nuovi oneri per il personale. Si può giurare fin d'ora che diventeranno un fatto compiuto! Oh! questi sì!

« Ma dunque, direte: Che si ha da fare?
« Molto.
« E' nostra convinzione che il nostro lavoro « sia stato fin qui quello di Sisifo e convenga « dunque mutare sistema.
« Le organizzazioni dei ferrovieri esteri, ce ne « offrono l'esempio. La non più breve nostra e- « sperienza ci sospinge ad imitarli; i nostri in- « teressi ce lo impongono.
« Condizione primissima, indispensabile, l'or- « ganizzazione e la disciplina; subito dopo, la « lotta per la nostra emancipazione.
« L'organizzazione deve essere compiuta su- « bito, coll'unire in un programma comune, le « associazioni esistenti. Ciascuna autonoma pel « mutuo soccorso, unite e solidali nell' opera di « miglioramento economico e morale.
« Secondo noi il programma delle più urgenti « rivendicazioni, sarebbe questo, stato compilato « da un manipolo di fidati ferrovieri milanesi, « d' accordo coll'*Unione ferrovieri*:
« Eccolo:

a) Obbligo alle attuali Società concessionarie di rispettare i diritti acquisiti e di ottemperare alle prescrizioni dei contratti di concessione e di quelli di locazione d'opera.
b) Legge che regoli le ore di lavoro e di riposo.
c) Fissazione del minimo del salario, pagando ad egual lavoro l'uomo e la donna.
d) Creazione di collegi di *probiviri* speciali per il personale ferroviario, regolanti e giudicanti tutti i contrasti che possono insorgere tra Ferrovieri e Compagnie.
e) Soppressione del monopolio delle ferrovie e degli altri mezzi di trasporto colla loro ripresa di possesso, da parte dello Stato.

« Esaminiamo insieme la necessità e l'impor- « tanza di questi postulati.
« La giornata di lavoro non ha più limite « nelle nostre ferrovie.
« Una pubblicazione recente della Società Mac- « chinisti e Fuochisti, ci ha dimostrato che si « sale perfino a più di 18 ore di lavoro al giorno.

« A Limito, il Governo constatò che il Capo Sta-
« zione era in servizio da 39 ore e mezza conti-
« tinuate! All'estero simili enormità non avven-
« gono più. Lo Stato compreso della sua missione
« civile, è intervenuto con una legge a troncar
« gli abusi delle Compagnie.

« Molti sono oggi i ferrovieri, i quali mercè
« le pubblicazioni di propaganda della Società
« Macchinisti, conoscono le leggi regolatrici del
« lavoro e del riposo dei compagni inglesi, fran-
« cesi e svizzeri.

« Perchè non adoperare tutte le facoltà di
« cui siamo capaci, per avere anche noi simili
« leggi?

« Stabilire il minimo del salario, e ad eguale
« lavoro, pagare egualmente l'uomo e la donna,
« sono proposizioni che si leggono su tutti i pro-
« grammi operai. La questione è semplice, poichè
« è matura nella coscienza dei più.

« Trae la sua ragione d' essere dal fatto, sem-
« plice in sè, ma importantissimo nella vita, che
« l'uomo deve ricavare dal proprio lavoro, al-
« meno il necessario per vivere.

« L'eguaglianza del lavoro, esige uguale mer-
« cede. Lo conferma la logica più elementare.

« Oh che! un bicchiere fatto dalla donna, non
« vale un bicchier identico, fatto dall'uomo?

« Ultimo fra gli Stati d'Europa, quello d'Italia
« ha una legge sui probiviri per tutti gli operai,
« eccettuati i ferrovieri.

« Perchè ci han messo fuori della legge?

« I ferrovieri sono un elemento d'ordine e ciò
« dovrebbe essere riconosciuto da tutti, ma par-
« ticolarmente in Italia, dove quella pertica pen-
« colante che risponde al nome di Giuseppe Za-
« nardelli, ci regalò l'art. 314 del Codice penale,
« in base al quale veniamo confusi, per gli inci-
« denti ferroviari, disastri, ecc., coi volgari mal-
« fattori.

« Vi è un Codice militare, vi è un Codice ci-
« vile, un' altro di commercio; perchè dunque,
« se si è riconosciuta la necessità di regolare,
« giudicare e condannare, con apprezzamenti di-

« versi, le infrazioni alla legge comune, spe-
« cializzata per le sue diverse funzioni sociali,
« non lo si farà per noi?

« Noi abbiamo altre e ben più forti ragioni.

« I giudici dei tribunali che agiscono sulle
« basi dell'art. 314, non hanno dinanzi dei malfat-
« tori, i quali hanno atteso per via a mano ar-
« mata i viandanti per levar loro la borsa o la
« vita, non l'assassino che sopprime l'uomo, ma dei
« ferrovieri, ma coloro che nei disastri lasciano
« in maggior copia i brandelli di carne, coloro che
« prima d'ogni altro vi lasciano la vita.

« Non si può ammettere, nelle condizioni del
« nostro mestiere, che si corra all' impazzata
« contro la sventura o la morte; non si può as-
« serire che i disastri avvengano per sbadatag-
« gine, perchè anche noi amiamo conservarci la
« salute e la vita.

« Se il disastro avviene, novantanove volte
« su cento, è perchè il nostro materiale e i nostri
« segnali sono antiquati ed in condizione di
« sfacelo. L'esposizione universale del 1889 a Pa-
« rigi, informi.

« Sono forse i magistrati competenti a stabilire
« le singole responsabilità, quando queste sono
« eminentemente tecniche od economiche?

« No! Essi potranno applicare la pena, quando
« conoscano la responsabilità valutata e stabilita
« dai tecnici — se no, no. Ecco dunque giu-
« stificata anche quest'altra riforma all'organi-
« smo importante delle strade ferrate.

« Dovrò spendere parole per dimostrare la
« necessità che le ferrovie ritornino allo Stato?

« Basterà che io richiami alla vostra memoria
« il trattamento che ai ferrovieri delle medie e
« delle ultime classi usava lo Stato e confrontarlo
« colle condizioni presenti. Ma a scansarmi com-
« pletamente da ulteriore fatica, vi consiglio di
« leggere, non Marx, del quale molti di voi avranno
« sentito parlare come di un belzebù moderno,
« ma un conservatore, sodo come marmo carra-
« rese, voglio dire, Silvio Spaventa, perchè pos-
« siate convincervi meglio di me, che le Compa-

« gnie monopoliste, se ne infischiano di tutti e
« fanno i loro interessi.

« A questo punto permettetemi una esplicita
« dichiarazione.

« La Società, nel di cui nome vi parlo, crede
« fermamente che l' azione giudiziaria contro le
« Compagnie, debba limitarsi, se ha da essere
« utile, alla sola difesa di quei soci, i quali si
« trovino lesi nei loro diritti acquisiti, o debbano
« rispondere perchè colpiti dall'art. 314 C. P. E
« tutto ciò per ragioni di servizio; non per otte-
« nere un qualunque miglioramento di vantaggio
« comune.

« Se ha dunque accettato il comma *a*) del
« programma, fu per solo spirito di conciliazione,
« per un alto sentimento di solidarietà, ed al-
« tresì nella fiducia che le ultime prove strap-
« peranno le ultime illusioni, ancor nutrite nel-
« l'animo di molti compagni. La Società Mac-
« chinisti e Fuochisti considera la questione dei
« ferrovieri come una parte della grande que-
« stione sociale, e crede perciò che il migliora-
« mento economico e morale nostro, non possa
« conseguirsi se non colla lotta di classe —
« emancipatrice e civile — combattuta dall'eser-
« cito dei lavoratori.

« In questo modo di vedere e di giudicare
« stà dunque la ragione del programma di cui
« vi ho parlato lungamente.

« Compagni uniamoci! Concentriamo tutte le
« nostre forze per affratellare sulle basi del pro-
« gramma di cui vi ho già parlato, le Associa-
« zioni esistenti. Diamo forma e sostanza alla
« nuova organizzazione, provvediamola di un
« unico giornale, di una direzione composta di rap-
« presentanti di tutte le Società, che siano i più
« legittimi e competenti interpreti di ogni cate-
« goria di ferrovieri; lasciamone l' amministra-
« zione ad un Comitato Esecutivo e la direzione
« e l'orientamento al Congresso annuale.

« Questo avvenimento — lo vedrete — avrà la
« virtù di richiamare nella lotta tutti coloro che
« si sono ritirati dal Fascio sfiduciati; rianimerà

« gli scettici, scuoterà i timidi, i quali forme-
« ranno insieme la forza e l'autorità per cui la
« organizzazione sarà elevata di prestigio nel
« pubblico, di fronte alle Compagnie ed al Go-
« verno. Esso è il solo mezzo per influire e con-
« tare qualcosa nel conflitto fra capitale e lavoro.

« Non più vani saranno i tentativi nostri; non
« più infecondi i postulati; un'êra novella risor-
« gerà. Voglia la vostra energica cooperazione e
« quella degli assenti, stringersi intorno a coloro
« che non hanno mai pencolato. Se no, la colpa
« sarà tutta vostra.

« Un grande politico ha detto che ogni po-
« polo ha il governo che si merita. Non permet-
« tiamo che qualcuno, sdegnato dall'ignavia no-
« stra, parafrasi la sentenza e ce l'adatti sulle
« spalle. »

Il buon esito ottenuto dalla propaganda di Cesare Pozzo, aveva prodotto negli animi di molti ferrovieri, la convinzione che finalmente si sarebbe raggiunto lo scopo da tanto tempo agognato.

Perciò, quando la Società Macchinisti e Fuochisti bandì per tutto il paese l'appello ai rappresentanti le associazioni dei ferrovieri, esso fu accolto con molto favore, tanto più che in quei giorni, il personale di macchina organizzato, aveva dimostrato di saper tutelare gli interessi dei ferrovieri.

Venne l'Aprile e la « Società Macchinisti e Fuochisti » nonchè l' « Unione Ferrovieri » convocarono i loro rappresentanti a Milano, per le solite assemblee annuali.

Entrambe nominarono i proprii delegati al Congresso delle associazioni ferroviarie.

L'assemblea generale della prima — accordandosi sul nome di Cesare Pozzo — deliberò di parteciparvi, sostenendo la fusione di tutte le forze organizzate sulle basi della rivendicazione dei diritti dei lavoratori ferroviari, e con uno Statuto che garantisse la continuità dell'azione svolta sino allora dalla Società Macchinisti e Fuochisti.

In Milano, nel salone del « Circolo ricreativo dei macchinisti e fuochisti » il 25 Aprile 1894, si aprì finalmente l'auspicato convegno.

Erano presenti i rappresentanti delle Associazioni seguenti: *Macchinisti e Fuochisti; Unione ferrovieri: Associazione di Risparmio fra gli Agenti del Mediterraneo; Sezioni del Fascio ferroviario di Novara, Venezia, Udine, Lega operai ferrovieri e Unione operai ferrovieri di Torino; Unione operai S. M. di Milano; Ferrovieri della Camera del lavoro di Firenze;* ed una delegazione degli operai delle officine di Siena.

In totale una sessantina di delegati venuti dalle diverse regioni d'Italia, più un centinaio di ferrovieri congressisti.

Si deplorò l' assenza dei rappresentanti la « Società del personale viaggiante » la più refrattaria al movimento del proletariato, purtroppo cristallizzantesi nel solo mutuo soccorso.

Il Pozzo, assumendo la presidenza provvisoria disse che, essendovi in Italia più Associazioni di ferrovieri aventi scopi comuni con programmi di conseguimento diversi, necessitava per l' incalzare dei tempi e pel trionfo comune, di organizzarle, con unità di criteri e di tattica, in un solo sodalizio, sull' esempio delle ricche, numerose, e forti organizzazioni dell'estero.

Comunicava quindi i telegrammi d' incoraggiamento ricevuti da ogni parte, fra i quali — applauditissimi — quelli dei ferrovieri dell' Appennino Centrale, delle Sezioni del Fascio di Firenze e di Verona, e dei Sindacati: Francese e Spagnuolo.

Nominata che fu la Presidenza definitiva: Branconi, Cortesi, Pozzo, Riboldazzi — segretari: Floriani e Schiara, cominciarono le discussioni.

In seguito a lungo e ponderato dibattito, al quale presero parte Branconi, Burrini, Buongiovanni, Battistoni, Borsari, Favaro, Riva, Altieri, Grugnardi, Drocco, Gai, Colla, Mascherano, Mantovani, Cortesi, Ragazzi, Pozzo e Vela, e dopo che i rappresentanti della Risparmio si ritirarono,

avendo *mandato* per la sola federazione, vennero presentati alla presidenza e furono approvati, il primo all'unanimità, il secondo a grande maggioranza, i seguenti due

ORDINI DEL GIORNO:

I. — Considerato che i ferrovieri, formando una sola e potente famiglia, non possono avere se non comuni i bisogni e gli intenti, e che per arrivare a soddisfare i primi e raggiungere i secondi, si rende indispensabile adottino tutti e costantemente i medesimi mezzi d'azione;

Considerato che ciò è unicamente conseguibile ponendo in pratica la sentenza assiomatica di Carlo Marx: « *proletari di tutto il mondo unitevi !* »;

Considerato che quantunque necessaria una sola forma razionale anche pel Mutuo Soccorso, (tale da permettere a tutte le diverse categorie di ferrovieri di usufruire dei vantaggi a seconda della possibilità di ciascuno) possono pur tuttavia sussistere in tale ramo e continuare ad amministrarsi come meglio credono, le associazioni esistenti;

delibera,

a) Pel miglioramento morale e materiale fino al raggiungimento della completa emancipazione dei consociati e delle altre classi lavoratrici, le Associazioni intervenute al Congresso si fondono in un nuovo sodalizio sotto il nome di « **Lega ferrovieri italiani** »;

b) Pel Mutuo Soccorso: Le varie associazioni, quando in seguito non ritengano conveniente adottare un unico sistema, continueranno ad amministrarsi separatamente.

II. — Tenuto presente che l'*Unione ferrovieri italiani* e la *Società Macchinisti e Fuochisti* sono già aderenti al Partito socialista dei lavoratori;

Ritenuto che l'emancipazione della classe ferroviaria, al pari di quella delle altre classi lavoratrici, non può essere conseguita che seguendo i metodi di lotta del Partito socialista dei lavoratori,

delibera,

che la « *Lega ferrovieri italiani* » aderisca al partito stesso.

L'Assemblea passò alla disamina dello Statuto sociale.

Si discussero e si approvarono i diversi articoli e fra i più importanti quello N. 3, contenente le rivendicazioni da iniziarsi dalla *Lega*. In una parola, si inaugurò il programma di resistenza.

Vennero nominati i membri componenti il Comitato esecutivo: Branconi, Mantovani, Pozzo, Barazzetti, Fontana. Si stabilì a Milano la sede del nuovo sodalizio, fissandone il funzionamento a partire dal 1° Luglio 1894.

Ci è caro riprodurre dal verbale del Congresso ed a mo' di chiusa, quanto appresso: « Un uragano d'applausi tenne dietro alla votazione « degli ordini del giorno; l'emozione ed il giubilo « per l'approvata fusione era in tutti i presenti « indescrivibile ».

Così traeva felicemente gli auspici la novella organizzione.

Nella notte del 21 Ottobre 1894, veniva consumato dal Governo — interprete della reazione imperante, il concussionario e simoniaco Crispi — un vero e proprio atto liberticida contro il pensiero, contro il diritto di riunione e di associazione.

Colla « Lega » veniva pure sciolta la Società « Macchinisti e Fuochisti » la quale sino dal 1892 aveva aderito al Partito socialista.

Come scrisse Quirino Nofri, nella relazione comparsa sul resoconto del terzo Congresso internazionale tenutosi a Milano nell'Agosto 1895, « quel 21 Ottobre e successivi, furono giorni ter« ribili e memorabili pei ferrovieri italiani, non « tanto per il fatto in sè medesimo della mo« mentanea distruzione della loro opera faticosa« mente costruita in mezzo alle più grandi dif« ficoltà, quanto per l'altro fatto dolorosissimo « dell'incoscienza di molti, di troppi loro colleghi, « che isolatamente, ed anche in qualche loro as« sociazione, appoggiantesi alle classi dirigenti, « li avevano dileggiati ed anche denunciati an« ticipatamente, rallegrandosi poscia del loro vio« lento annientamento.

« Non pertanto la pronta ed energica azione « dei dirigenti le associazioni disciolte, coadiu- « vata dal concorso dei migliori fra i soci ani- « mati da quella fede che solo può dare la con- « vinzione e l' amore alla causa dell' emancipa- « zione dei lavoratori tutti, ebbe presto ragione « della forza brutale.

« La « Lega ferrovieri italiani » e la « Società « Macchinisti e Fuochisti » furono, dopo pochi « giorni dal loro scioglimento, ricostituite sulle « stesse basi e cogli stessi scopi di prima, solo « esclusa l'adesione al « Partito socialista dei la- « voratori italiani » il quale materialmente era « ormai disciolto per risorgere poscia più baldo « e potente di prima, ritemprato alle prove fe- « conde della persecuzione e dell'esperienza. »

Sorretta dalla « Macchinisti », la quale aveva ormai ristretto il proprio compito alla mutualità ed alla raccolta di dati statistici, la nuova organizzazione — nata forte e vitale — si propagò ben presto dovunque. — Le sezioni, i gruppi si formavano, crescevano, come al tocco magico di bacchetta fatata; disorganizzata per pochi momenti dalla reazione crispina, riebbe tosto il suo vigore, procedendo serrata e spedita verso la meta. — Nell'Aprile del 1895, aderendo all'invito dei ferrovieri di Roma, intervenne al convegno dagli stessi promosso per stipulare un patto federativo col Fascio e colla Associazione di Risparmio. Erano presenti i rappresentanti della « Lega » della « Società Macchinisti e Fuochisti » dell' « Associazione di Risparmio », delle Sezioni del « Fascio » di Roma e di Napoli, nonchè alcune delegazioni del personale ferroviario di Bari, Campobasso, ecc. Le mene di pochi *fascisti,* estranei alla famiglia ferroviaria (1), non

(1) Nel Dicembre dell'anno 1895, l'avv. Salvatore Barzilai — deputato al Parlamento — accettava la Presidenza del Fascio, condizionatamente però e nell'intesa di raggiungere un componimento tra detto sodalizio — ormai stremato di numero e di forze — e la assurgente Lega. — Ma il maltalento dei soliti estranei, rese frustranea la nobile impresa, epperò dopo pochi mesi l'on. Barzilai si dimetteva dalla carica.

permisero si concludesse in modo serio e positivo. Però la Sezione di Roma si scisse e passò in grande maggioranza alla « Lega », quella di Napoli vi passò invece intieramente (1).

Intanto l'azione legale per le cause, così dette di massima, incominciata appo i Tribunali, dalla « Unione ferrovieri » veniva continuata dalla « Lega » con varia fortuna ed esito mediocre.

Dopo una vittoria di Pirro nella causa Messeri — 17 Agosto 1894 — vittoria che soffocò ogni speranza, nello stuolo infinito di coloro che intendevano muovere lite alle Compagnie, pei mancati o ridotti aumenti di stipendio; dopo il soffocamento di quella, promossa dal Comitato di azione per le Casse Pensioni e di Soccorso; uno sprazzo di sole mise finalmente un po' di viva luce nel morto cielo dei causidici. Per un compromesso avvenuto nel Dicembre 1895, fra le due parti contendenti — Lega e Amministrazione Mediterranea — la seconda conveniva di anticipare pel tramite degli avvocati della prima, in attesa del responso della Corte di Cassazione, il pagamento delle quote di Massa Vestiario, dovuto al personale, già vittorioso in una prima causa fino alla Cassazione, ed in Appello in una seconda. — La notizia della Lega, cangiata in agente pagatore — ci si passi la figura rettorica — della Mediterranea, fece strabiliare moltissimi (2). — Il Fascio, per non essere anche in questa occasione, inferiore a se stesso, insinuò pulitamente a mezzo del proprio giornale, che la Lega, a scopo di *réclame* americana e per impressionare e fare nuovi proseliti si serviva dei fondi della Macchinisti. Venne smentito vibratamente a cura del Presidente della Macchinisti — Perugini Icilio — ed in modo da rintuzzare qualsiasi velleità di replica. — Sta il fatto che una simile condizione di cose, creò un nuovo e prosperoso incremento

(1) Un anno dopo, e precisamente il 14 Marzo 1896, l'assemblea della Risparmio, acclamava, approvandola, la propria federazione colla Lega.

(2) E vi era di chè, pei non addentro alle secrete cose.

intorno alla Lega, il numero matricolare degli iscritti salì rapidamente di migliaia e migliaia, ma non è detto che un così repentino entusiasmo basato sopra dei sentimenti egoisticamente ristretti, abbia potuto giovare alla compattezza vera e duratura dell'organizzazione. Ma la *Lega* sapeva anche allargare la propria potenza e rinsaldarsi sempre più, con altri mezzi.

Le riunioni annuali e quelle internazionali (Congressi) — di cui abbiamo parlato in un precedente capitolo — le conferenze numerose ed incessanti, furono battaglie date e vinte splendidamente.

Nel Congresso Nazionale del 1896 tenutosi a Torino, venivano gettate le basi del Sindacato per la costruzione della « Casa dei Ferrovieri ».

La Società « Macchinisti e Fuochisti » contribuì in prima linea ed in modo insuperabile, affinchè il progetto diventasse realtà. — Con tenacia di proposito, con fede nell'avvenire, coadiuvati dal favore di un numeroso stuolo di compagni, i promotori vinsero le più scabre difficoltà. Ora la casa — la bella ed ampia casa — è un fatto compiuto. Sorge bianca e maestosa, là, in quella Milano, iniziatrice di tante opere geniali, vicino alla Stazione Centrale, quasi a ricordare l'immensa strada percorsa; mònito agli oppressori, segnacolo di speranza e di conforto agli oppressi. Nel mirabile salone, stato appositamente costrutto per le riunioni dei ferrovieri, e dove l'arte severa si conforta di un ambiente puro e sereno, festeggieremo fra breve, il 21° anno di fondazione del nostro sodalizio (1). Auspichiamo intanto al lieto e grandioso avvenimento!

Conscia la Lega della propria forza, nel Congresso del Maggio 1897 a Firenze, sanzionò la creazione di un nuovo ente e cioè quello del « Propagandista-Organizzatore ». Alla carica ine-

(1) Povero amico, valoroso e pieno di fede, come fallarono i tuoi auspici! Vennero invece gli stati d' assedio, i regi commissari, gli scioglimenti, e chi più n'ha ne metta.

rente venne confermato con adeguato stipendio, Quirino Nofri, chiamato pure in quel tempo — pel suffragio degli elettori socialisti del IV Collegio di Torino — all'onore del Parlamento Nazionale.

Nel giro di propaganda (1) che, Cesare Pozzo, intraprese per incarico della « Macchinisti e Fuochisti » fu quella dei *Probi-viri*, la principale questione su cui volle insistere.

Così nell'Assemblea Generale del 20 Aprile 1894 il segretario della Commissione di Propaganda della Macchinisti, e cioè Cesare Pozzo, avvertì come fosse andata in vigore con decreto del 15 Giugno 1893, la legge dei *Probi-viri* per l'industria.

L'interessante argomento della creazione di speciali giudici, regolanti tutti i contrasti possibili tra lavoratori e padroni od esercenti di una data industria, doveva necessariamente imporsi alla Commissione del sodalizio, dappoichè occorreva studiarlo in tutte le sue manifestazioni per rendersene esatto conto nei riguardi dei ferrovieri; tanto più, che il Governo, mentre aveva riconosciuto la necessità di introdurre la giuria nei conflitti per le industrie, aveva preso parimenti impegno di presentare al Parlamento un analogo disegno di legge per l' agricoltura.

Così si espresse, Cesare Pozzo:

« Nei luoghi » — dice l'art. 1 della legge — « nei « quali esistono fabbriche o imprese industriali, pos« sono istituirsi, riguardo una determinata specie d'in« dustria o a gruppi d'industrie affini, Collegi di probi« viri per la conciliazione delle controversie, che per « l'esercizio delle stesse industrie, sorgono fra gli in« traprenditori e gli operai, o apprendisti, o anche fra « operai in dipendenza dei rappresentanti i rapporti « di operaio o apprendista.

« Spetta altresì ai Collegi stessi il definire in via « giudiziaria e nei limiti stabiliti con l'art. 9 di questa

(1) Ne venne dato un forbito resoconto nel supplemento del giornale « *La Martinella* » — N. 10 dell' 11 Marzo 1893 — diffuso poscia a migliaia di copie nel paese.

« legge, le controversie determinate nella prima parte « del presente articolo. »

Il Collegio si compone di un presidente e di non meno di 10 e non più di 20 membri: è istituito per decreto reale, e, per decreto reale, sono pure nominati il presidente ed il presidente supplente, mentre i membri sono eletti in numero eguale dalle due parti: dai padroni e dai lavoratori in separata sede.

L'ufficio di conciliazione può essere competente a comporre i conflitti che concernino: - art. 8 - *a*) i salari pattuiti o da pattuirsi; *b*) il prezzo del lavoro eseguito o in corso d'esecuzione e il salario per le giornate di lavoro prestato; *c*) le ore di lavoro convenute o da convenirsi; *d*) l'osservanza dei patti speciali di lavorazione; *e*) le imperfezioni del lavoro; *f*) i compensi per i cambiamenti nella qualità e nella materia prima e nei modi di lavorazione; *g*) i guasti recati dall'operaio agli oggetti della fabbrica o i danni da questi sofferti nella persona pel fatto dell'industria; *h*) le indennità per l'abbandono della fabbrica o pel licenziamento, prima che sia compiuto il lavoro o trascorso il termine pattuito; *i*) lo scioglimento del contratto di lavoro e di tirocinio; ed in generale in tutte le controversie che riguardano convenzioni relative al contratto di lavoro o di tirocinio fra industriali e capi operai o lavoranti, fra capi operai e operai o apprendisti, o che dipendono da trasgressioni disciplinari.

La Giuria è competente a decidere - art. 9 - le controversie di valore non eccedente le lire 200 e che concernino: *a*) i salari pattuiti; *b*) le ore di lavoro convenute e tutti gli oggetti determinati con le lettere *b, d, e, f, g, h, i* dell'articolo precedente.

Ma quando, nè il Collegio, nè la Giuria, riescano ad un amichevole componimento delle parti litiganti, previe alcune formalità espresse nella legge, « l'operaio che avrà da parte sua - art. 10 - aderito alla proposta conciliativa, è ammesso di diritto al gratuito patrocinio per far valere giudizialmente le domande sulle quali abbia riportato parere favorevole.

L'operaio, ai termini dell'articolo 11 può ricorrere in Cassazione.

« Questa nelle sue grandi linee è l'azione dei « *Probiviri*.

« Da quanto è stato detto fin qui si può ar- « guire nei riguardi dei ferrovieri, quante con-

« troversie le quali andarono man mano pren-
« dendo aspetto di conflitti, moltiplicandosi sem-
« pre più dopo le Convenzioni, potrebbero es-
« sere risolte nell'interesse stesso delle due parti
« contendenti.

« Ma in esito alle disposizioni contenute nel-
« l'art. 45 della legge, le quali non dovrebbero es-
« sere applicabili che ai direttori, agli amministra-
« tori, agli impiegati ed operai degli stabilimenti
« dello Stato, anche i ferrovieri sono stati esclusi
« tacitamente dai benefici della legge. (1)

« Antonio Maffi, espressamente interpellato for-
« mulò delle apprezzabili considerazioni, dalle
« quali togliamo le seguenti:

« All'enunciazione del quesito, si affaccia subito la pregiudiziale in cui sta il perno della questione, se cioè la legge sui *probiviri* estenda la sua giurisdizione all'impresa dei trasporti. L'articolo 1 della legge dispone che « nei luoghi dove esistono fabbriche o imprese industriali possono istituirsi, riguardo ad una determinata specie d'industria, o a gruppi di industrie affini, collegi di *probiviri* sia per la conciliazione delle

---

(1) Nel *Secolo* del 10 Gennaio 1899 leggevasi il seguente trafiletto, il quale avrebbe fatto esultare il povero Pozzo, dove fosse rimasto in vita, dato e non concesso, che in Italia sia possibile di aver ragione delle potenti ed intangibili oligarchie bancarie:

« *La competenza dei probiviri per i ferrovieri.* — La giuria del IX Collegio dei Probiviri di Milano per la industria dei trasporti, giudicando in una controversia insorta fra certo Verga Giovanni, Macchinista, e la Rete Mediterranea, per il pagamento di un lavoro straordinario, *ha ritenuta la competenza dei probiviri nelle quistioni che insorgono fra il Personale delle grandi reti e l'Amministrazione.* La ferrovia aveva sostenuto che la legge sui probiviri non è applicabile alle grandi reti, specialmente per il loro carattere di servizio pubblico; ma la giuria, con una elaborata sentenza, in cui sono svolti tutti gli argomenti giuridici inerenti alla quistione, ritenne che, come vi sono soggette tutte le altre ferrovie, così anche la Rete Mediterranea vi è compresa, non essendovi nella legge alcuna esclusione per essa.

« La sentenza è stesa dal presidente avv. Morpurgo ».

controversie, che per l'esercizio delle stesse industrie sorgono fra gli intraprenditori e gli operai o apprendisti, sia fra operai in dipendenza dei rapporti di operaio o apprendista. »

« Dunque la pregiudiziale anzidetta sta nel vedere se l'impresa dei trasporti sia una *industria,* e se il personale che vi è adibito, entri nella denominazione di *operai.* Il frasario della discussione fattasi alla Camera in ordine alle Convenzioni ferroviarie, autorizza a classificare l'esercizio ferroviario per *industria di trasporti.* Ed infatti l'industria non è tale soltanto per le materie di cui si serve, pei processi e gli istrumenti che mette in attività, ma eziandio pei bisogni a cui soddisfa; e gli economisti sono concordi nel suddividere l'industria in *agraria, estrattiva, manifattrice* e *commerciale* nelle varie funzioni di comperare i prodotti delle altre industrie, di rivenderli, di *trasportarli,* per avvicinarli ai consumatori.

« Dunque l'esercizio ferroviario è una industria. Non tutti coloro però che vi sono addetti possono classificarsi operai, nel senso, che l'uso attribuisce a questo vocabolo: *Operaio,* secondo la nostra legge sui *probiviri,* sarebbe specialmente colui che lavora a forza di braccia più che di mente; volendo quindi essere rigidi nell'interpretazione, potrebbero soltanto invocare i benefici della legge quelli fra i dipendenti delle compagnie ferroviarie che sono addetti alle loro costruzioni e riparazioni di materiale fisso e mobile.

« Circoscritta in questi termini l'applicazione della legge, si affacciano due vie per raggiungere il provvido obbiettivo di estenderla a tutti gli agenti addetti all'industria dei trasporti, l'una è, che il personale ferroviario si agiti per ottenere dal legislatore la desiderata amplificazione della legge; l'altra, che le Compagnie ferroviarie affrontino esse medesime la questione per risolverla — *anche nel loro interesse* — nel senso più largo.

« La legge delle Convenzioni non vi si opporrebbe, anzi v'è in essa una disposizione che riconosce il principio d'una giudicatura speciale, là ove essa stabilisce che per le controversie nascenti, dall'applicazione del contratto, le parti (governo e compagnie) possano deferire le vertenze ad un arbitrato.

« Ora, perchè questo principio non potrà dalle Società esercenti ammettersi ed applicarsi nei rapporti coi loro agenti?

« Sarebbe un vantaggio reciproco e potrebbe, se non eliminare del tutto, certo ridurre a minori e meno

stridenti proporzioni l'antagonismo, la giusta agitazione, il malcontento, la resistenza permanente del' personale, ed eliminare le numerose e dispendiose cause davanti al magistrato ordinario.

« Ma per un falso pregiudizio, le compagnie non ne faranno niente: esse credono di non aver bisogno di *probiviri,* perchè hanno la forza dalla loro parte.

« Tocca quindi ai più deboli di reclamare quella difesa che la legge ha sanzionato a tutela dell'equità; gli operai delle officine ferroviarie, chiedano (come stabilisce l'art. 2 della legge stessa) pel tramite delle Camere di commercio, dei Consigli Comunali e delle Società di mutuo soccorso, legalmente riconosciute, che a Milano, Firenze, Palermo e Cagliari, e cioè ove siedono le direzioni delle Compagnie ferroviarie, si istituiscano i collegi a cui per legge hanno diritto; gli altri agenti reclamino dal legislatore che la loro prestazione d'opera sia — con una aggiunta alla legge — messa in eguali condizioni di quella dei loro compagni operai.

« Bene spesso chi fa lavorare stà così lontano ed è così estraneo a chi lavora, che l'uno si trova responsabile di colpe ed errori anche non suoi, e l'altro vittima di ingiustizie ed equivoci che nell'interesse d'ambe le parti devono togliersi di mezzo. I ferrovieri però tengano per fermo che non saranno mai i loro padroni che chiederanno la legge sui *probiviri.* »

Richiamata quindi a considerare l'importanza della questione, ed in base a quanto era andato esponendo la Commissione di Propaganda, l'Assemblea, a grande maggioranza, e con un ordine del giorno in cui constatava che le strade ferrate, come tutti i mezzi di trasporto, per la qualità dei bisogni cui soddisfano, non possono non essere considerate enti industriali, deliberò di promuovere una agitazione fra tutti gli interessati, allo scopo d'ottenere i vantaggi contemplati nella legge sui *probiviri* anche pei ferrovieri.

Creata che fu, la « Lega » nel N. 6 del suo giornale (15 Settembre 1894), sviluppò nell' articolo di fondo, il punto del programma sociale, riguardante la necessità dei « *Probiviri* pei ferrovieri », e ne scrisse in seguito, ogni qualvolta se ne presentava l'occasione.

Nei *desiderata* esposti nel « *Memoriale sulle condizioni dei ferrovieri dopo le Convenzioni* » pubblicato dalla « Lega » nel giugno 1896 e distribuito ai rappresentanti della Nazione, al *comma* 9 si propone: « Che sia esteso ai ferrovieri di tutte « le reti, il benefizio accordato agli altri lavora- « tori colla legge dei *Probiviri* ».

Per avvalorare questa sua proposta, la « Lega » dopo aver osservato che anche quella delle ferrovie è da ritenersi un' industria, giacchè come tale l'hanno riconosciuta Tribunali, Corti d' Appello e di Cassazione del Regno, passa a discutere le ragioni opposte all' applicazione della legge sui *probiviri* per le ferrovie ».

Secondo l'Ufficio Centrale del Senato (relatore Griffini) — corroborate altresì dal parere del Consiglio di Stato — tali ragioni si riassumerebbero così:

1° — Perchè le imprese ferroviarie non sono industriali, ma semplicemente commerciali;

2° — Perchè hanno responsabilità d'ordine pubblico, che non possono essere vincolate nè menomate dalla legge sui *probiviri*;

3° — Perchè esercitando esse la loro azione sopra vastissima superficie, non si potrebbero localizzare i collegi dei *probiviri*;

4° — Perchè le Società ferroviarie, servendo il pubblico e la forza armata, devono agire con rigida ed uguale disciplina e perchè le medesime sono già sottoposte a speciali regolamenti come quello del 31 Ottobre 1873 ed hanno per di più delle *norme* e degli *organici* per il personale;

5° — Perchè infine esiste un collegio arbitrale permanente per le ferrovie.

Dopo un critico esame di tutte queste obbiezioni conclude: « coll'affermare, ancora una volta, « come la questione della legge dei *Probiviri* a « benefizio dei ferrovieri, s'imponga sempre più, « ora che le divergenze fra costoro e le Compa- « gnie si fanno innumerevoli e sempre più acute « e minacciose, tanto nei Tribunali (troppo spesso « incompetenti a risolverle o risolventile con- « traddittoriamente e prolungantile all'infinito)

« quanto fuori dei medesimi. S'impone al punto « da dover essere sollevata, come facciamo noi, « là dove si ha il dovere di risolverla a favore « dei ferrovieri, come il compimento d'una delle « più facili e pratiche loro rivendicazioni ».

Per un'opera di giustizia così logica ed equa, l'Associazione dei Conduttori di locomotive, offrì la più illimitata solidarietà.

Appena cessata la vivacissima ed efficace lotta (di cui abbiamo dato cenno in apposito capitolo) a prò dell' Inchiesta ferroviaria, intesa ad illuminare sempre più sulla realtà dei fatti, gli onorevoli membri della Commissione parlamentare; la « Lega » si accinse tosto ad un' altra grandiosa agitazione, riprendendo vigorosamente sulle proprie braccia la complicatissima questione degli Istituti di Previdenza. — Dopo alcuni articoli di preparazione, pubblicati nell'organo sociale, veniva lanciato al paese il seguente manifesto:

Ferrovieri!

La legge testè andata in vigore circa i nostri Istituti di Previdenza e che stabilisce, principalmente, la chiusura delle inscrizioni alle Casse Pensioni e Soccorso col 31 Dicembre 1896, nonchè una modificazione delle tariffe ferroviarie dei viaggiatori, a diminuzione del *deficit* di dette Casse, dovrà essere necessariamente seguita da altra, al riaprirsi della Camera dei Deputati, la quale stabilisca definitivamente **il riordinamento delle Casse stesse, in base a determinati Statuti che varieranno sostanzialmente gli attuali,** nonchè **il mezzo più sicuro per colmare interamente il deficit**; tracciando poi le linee generali alle quali dovrà informarsi l'**Istituto di Previdenza pei nuovi ferrovieri.**

Ora, è ormai noto essere intenzione delle Compagnie ferroviarie e del Governo, come venne già dichiarato nel Luglio scorso dalla Sotto-Commissione del Bilancio, da cui fu presentata la legge alla Camera, di **modificare gli Statuti delle vecchie Casse** nel senso, fra l'altro, di:

1.° **togliere il diritto di opzione,** applicandone le disposizioni, comunque esse siano, a tutti i compartecipanti;

2.° introdurre nei medesimi, per applicarla appena il **deficit** lo renderà necessario, **la facoltà di ridurre tutte le pensioni già liquidate o da liquidarsi,** le quali non siano inferiori alle 800 lire;

3.° aumentare i limiti di età e di compartecipazione.

E' noto pure, come: e Compagnie e Governo, vogliano basare l'**Istituto pei nuovi ferrovieri,** sul **semplice conto individuale,** colla sola compartecipazione attuale, da parte delle Amministrazioni, del 5 % sui salari.

Allo scopo pertanto d'evitare, che simili attentati al diritto di pensione dei ferrovieri, vengano tradotti in fatti compiuti, il **Comitato Esecutivo** della **LEGA FERROVIERI ITALIANI,** intende iniziare a Milano e proseguire per tutta Italia, col concorso di tutte le altre Associazioni fra salariati, dei Rappresentanti della Nazione e di tutti i buoni ed i giusti che lo vorranno, una grande agitazione, tendente ad impedire quanto sopra è stato accennato, ed a chiedere, **ancora una volta**, il riconoscimento di altri diritti circa il riposo della nostra vecchiaja, fin qui sempre misconosciuti.

Ed è per ciò che la **Sezione Milanese** della **Lega Ferrovieri**, invita i colleghi tutti ed accorrere numerosi e compatti al **Comizio** di protesta e di domanda insieme che sarà tenuto il giorno **25 Settembre** alle ore **20.30** nella Palestra Municipale di Via Felice Casati.

Ferrovieri!

Accorrete tutti a questo Comizio. Si tratta del vostro pane per la vecchiaja, del vostro più grande interesse, della vostra esistenza stessa. Fate sì che la prima voce che partirà da qui, sia tale da essere raccolta con fede e con entusiasmo da tutti i colleghi vostri d'Italia.

Milano, lì 16 Settembre 1897.

Il Comizio assunse grandiosa proporzione. Ci è caro di riprodurre quanto il giornale *La Lega*, scriveva allora, riportando le proprie impressioni:

Imponente pel numero degli intervenuti, importantissimo per molte adesioni ricevute, mai Comizio di lavoratori si è presentato sotto più facili auspici di vittoria. E vittoria sarà, se i ferrovieri compatti, sorgeranno come un sol uomo, gridando alto il proprio diritto, se si accingeranno a volere finalmente, tenaci e perseveranti, il compimento di quanto per ben cinque anni chiesero invano. Chiamata a raccolta dalla Lega, in nome di trentamila compagni; incoraggiata dalle dichiarazioni vivaci e solidali della società di M. S. fra i Conduttori di locomotive, e dell'Associazione di Risparmio fra gli Agenti del Mediterraneo, sodalizi enumeranti a migliaia i propri soci, pare a noi sia giunto il momento storicamente fatale per la gran massa, di spogliarsi di ogni esitazione, di ogni pregiudizio, di ogni paura, per gettarsi nelle file dei *pionieri,* ormai divenuti *esercito formidabile,* e ciò non tanto per la conquista dell'avvenire, quanto per far argine con essi, all'invadente marea dei capitalisti, i quali onnipotenti più dello Stato, tendono per garantire la propria esistenza, a sradicare gli ultimi e deboli ripari acquisiti al proletariato.

Episodio non ultimo e non trascurabile, di questa gran lotta fra due classi aventi interessi diametralmente opposti, è certamente questo dei ferrovieri, chiedenti il rispetto di quei patti posti a salvaguardia della loro vecchiaia, ed agitantisi contro una legge che quei patti minaccia di menomare e forse di distruggere. I ferrovieri, essi che per anni subirono una ferrea disciplina, essi che si assoggettarono ad un lavoro pesante e gravido di responsabilità, essi che si adattarono ad una tenue mercede, pensando al beneficio avvenire d'una pensione, essi che concorsero a formare gli Istituti di Previdenza, rinunciando in parte alla paga, economizzando cioè sul pane della famiglia, essi non possono scorgere, senza fremere indignati e dolorando, alcun tentativo di prepotente spogliazione.

Alla scuola dei soprusi e dei disinganni, si è formata l'organizzazione ferroviaria. Sotto la raffica delle disillusioni, davanti alle ripulse del magistrato, dichiarantesi impotente a risolvere il grave conflitto delle Casse Pensioni, contristato dall'indifferenza, si è formato — lievito santo nelle coscienze intorpidite degli oppressi, — lo spirito di associazione. L'organizzazione debole ed incerta prima, ha rassodato per via colle stimmate della persecuzione, la propria potenza. Essa non è tutto, ma conta già per qualche cosa. Ed

è con pensiero di rispetto, e ad un tempo di timore, che i membri più intelligenti della classe dominante, si rivolgono a questa nuova psiche dell'umanità rifiorente. Tocca a quei ferrovieri e sono molti pur troppo, che rimasero fino ad oggi colle mani alla cintola, senza accorgersi del rovinio che minacciava di travolgerli, tocca ad essi, finalmente cogniti, del male, anzi risvegliati bruscamente alla realtà delle cose, di accingersi, pieni di fede e di speranza, alla difesa dei comuni interessi. Non hanno che ad entrare fra le squadre, l'esercito c'è; è già numeroso, disciplinato e convinto, e non aspetta che l'ordine dei suoi capi per gridare: avanti. Nelle sue file è bello, è dolce, è generoso combattere. « Agitiamoci ed agitiamo. » Ecco il motto che ha assunto oggi per impresa. Agitiamoci perchè un possibile tradimento fra chi legifera, non venga a toglierci il pane della vecchiaia, agitiamo perchè gli scettici, gli apatici, i timidi, si muovano una buona volta in uno sforzo supremo. Agitiamoci, agitiamo, in nome delle famiglie nostre, dei nostri figli, dell'umanesimo.

Erano presenti al Comizio tre deputati: Nofri, Turati e Bassano-Gabba. L'on. Greppi aveva mandato la sua adesione. Da ogni parte d'Italia erano pervenuti telegrammi d' incoraggiamento.

Quirino Nofri, pronunciò per l'occasione il seguente discorso:

Compagni, io non avrei mai creduto, alla distanza di cinque anni, di dover ancora parlare delle Casse Pensioni e Soccorso nello stesso modo nel quale ne avrei parlato e ne parlai appunto cinque anni fa, coll'aggiunta aggravante in questo caso, di dover oggi più che in allora, disperare dell'assetto delle Casse Pensioni stesse, e di trovarmi quindi costretto di incitare coloro che vi sono interessati, alla formazione di una lega di resistenza formidabile, affinchè, per sua virtù, non venga poco per volta a scomparire la possibilità di tale assetto, dalla speranza dei compartecipanti.

E' quasi un fenomeno speciale dell'Italia nostra, questa tendenza nei governanti a peggiorare o distruggere ciò che una volta era un beneficio; tendenza questa che sembra quasi nata da una specie di dispetto verso le organizzazioni dei lavoratori italiani,

e che non è altro invece che la resultante pratica e logica delle condizioni d'Italia nostra, create in gran parte dai governanti stessi i quali si trovano, come si suol dire, coll'acqua alla gola, per le pazzie di ogni sorta, le di cui conseguenze da ogni parte li circondano, quasi a soffocarli, mentre nello stesso tempo vedono, come addensarsi sopra di loro, una nuvola nera, che va man mano allargandosi e che è quella del movimento operaio. Da una parte quindi, per non affogare, cercano di tagliare nelle spese, dall'altra, per non sentire un giorno sopra la loro testa il rombo generato dal lampo scaturente da questa nuvola e quindi la tempesta, promettono le leggi sociali. Ma, come vedete, è assolutamente enorme e indiscutibile il contrasto che c'è fra questi due termini, vale a dire, da una parte riduzione di spese per riparare al male passato e dall'altra invece, aumento delle medesime per alleviare, arrestare, sia pure per un momento, la irrompente fiumana dell'organizzazione dei proletari.

Ecco che si presenta il bisogno fra i più urgenti delle Casse Pensioni a prò degli operai, ed il governo subito interviene, qual saggio riparatore, e subito promette, anzi fa qualche cosa di meglio, stampa e distribuisce un progetto di legge appunto per le Casse pensioni operaie; nello stesso tempo che questo avviene, dall'altra parte, cioè trattandosi di Casse pensioni già esistenti come quelle dei ferrovieri e di diritti acquisiti i quali ormai debbono essere rispettati è costretto a dichiarare, per bocca del ministro Prinetti, che non è possibile andare avanti a quel modo, e che bene o male sarà d'uopo si riducano le pensioni. Quindi sembra una stranezza, ma pur troppo è un fatto, che da una parte si crede di aiutare i lavoratori che non hanno niente, e dall'altra si cerca di strappare a coloro che già avevano qualche cosa. E' una specie di scambio, è un giuoco di scarica barili, come si dice in Toscana, che il governo fa, ma contro di noi, a beneficio di nessuno, poichè i ferrovieri si sentiranno danneggiati, dove non si oppongano in tempo a questa minaccia della riduzione delle pensioni, senza vedere in contraccambio, che un beneficio irrisorio agli altri lavoratori, supposto che il progetto di legge Luzzatti-Guicciardini possa andare in pratica, giacchè quel progetto non provvederà, se provvederà, nello spazio di 10 anni, che a 100 mila lavoratori soltanto, e con pensioni che sono un vero insulto al riposo della vecchiaia.

Ciò premesso entro nel cuore dell'argomento.

Da cinque anni si studia il mezzo di riparare al *deficit* che si è venuto formando pei cosidetti calcoli sbagliati, ed in parte poi anche pel sistema, giustificabile dal punto di vista capitalista, di mandare in pensione quanta gente più si poteva, allo scopo di sostituire i vecchi con giovani meno pagati; ed ecco che la questione viene esaminata da varie commissioni le quali sono unanimi nell'affermare e nel provare matematicamente il *deficit* che va aumentando; il governo e le compagnie sono unanimi alla lor volta nel far nulla di fronte a questo *deficit;* le commissioni si succedono e ponzano sempre la stessa conclusione, colla differenza che più il tempo passa e più il *deficit* cresce.

Il governo finalmente si risolve, e, come si dice, taglia la testa al toro. L'anno scorso, in dicembre, fa approvare a tamburo battente, senza che la maggior parte dei presenti ne abbia compresa l'importanza, una piccola legge appunto sulle Casse pensioni ferroviarie e di mutuo soccorso, la quale stabiliva la chiusura delle Casse stesse prima di tutto, e disponeva acchè si pensasse all'istituzione di una nuova Cassa pei nuovi ferrovieri, lasciando, e qui stava il pericolo per quelle Casse e pei ferrovieri, a sè stesso ed alle Compagnie.... anzi leggo l'articolo tal qual'è perchè, non si venga poi a dire, che si affermano cose inesatte tanto per far del baccano:

Art. 6. — Entro due anni dalla pubblicazione della presente legge, il Governo presenterà al Parlamento una relazione dalla quale risulti:

a) il fabbisogno delle Casse di previdenza al 31 dicembre 1884 e al 31 dicembre 1896, *in base a quegli Statuti che saranno resi definitivi coll'approvazione del Governo,* entro sei mesi dall'approvazione della presente legge;

. . . .

Con questo articolo, che sembra così modesto, e dice poco o niente nello stesso tempo, non si faceva che mettere in completa balìa delle Compagnie e del Governo l'amministrazione delle nostre Casse, i di cui Statuti non sarebbero stati nè quelli vecchi, nè quelli nuovi, ma bensì quelli che nascondevano allora, mentre oggi fanno vedere chiaramente, nè più nè meno, che la riduzione di tutte le pensioni liquidate e da liquidarsi.

Nel leggere e commentare quell'articolo ricordo benissimo che mi sono trovato in più circostanze di dover spiegarne il mistero che nascondeva ai ferrovieri

e da molti allora mi si diceva che si portava l'acqua al molino della *Lega dei ferrovieri italiani,* ma che in realtà nulla di esatto e di preciso vi era nelle mie dichiarazioni.

Quest'anno alla Camera quel progetto di legge, approvato l'anno scorso, tornò tale quale, perchè il Senato non ebbe tempo o non volle averlo, per approvarlo a sua volta, e sembrava che dovesse aver la sorte logica di prima e cioè l'approvazione senz'altro; fortunatamente, (questo dico mettendo a parte la solita modestia, inutile ed ipocrita in questo, come in tanti altri casi) mi ci trovavo anch'io alla Camera, ed ebbi a sentire il dovere di esaminare questo progetto di legge dalla sua nascita, come ho detto prima, ed avvertii subito chi, fortunatamente pure, era incaricato di fare il relatore del progetto stesso, un collega ed amico carissimo, l'On. Sacchi, del pericolo che si nascondeva in questo comma *b* dell'Art. 6. Se proprio si voleva, che a lungo andare fosse determinato a quanto sarebbero ridotte le pensioni liquidate e da liquidarsi lo si dicesse chiaro e tondo e si desse modo a me od altri di combattere ciò.

Dette queste ragioni, non feci altro, che mettere giù i termini della tesi sostenuta, più aggiunsi altri particolari.

In seguito poi, visto che alla riduzione si voleva venire ad ogni costo per volontà del governo (e quindi anche delle compagnie) aggiunsi che se questa riduzione si voleva fare, era assolutamente ingiusto che si facesse nel modo proposto e cioè dalle 800 lire in su. Se non avete altro mezzo, dissi, per provvedere al *deficit,* se vi sentite di togliere le pensioni che sono scandalose e che vanno perfino a 9 mila lire adesso, e co' vecchi Statuti alle 10 e 14 mila, fatele pure queste riduzioni, ma pel più elementare senso di giustizia fatele in modo che non siano dalle 800, ma bensì dalle 2000 lire in su..... ed allora vedrete che la rivoluzione non la faremo noi, ma i nostri superiori.

E fu appunto quello che avvenne; non la rivoluzione, intendiamoci bene, ma la scomparsa di quella riduzione in quella misura presentata come modificazione dell'art. 6, comma *b,* e che ho riassunto in poche parole.

A chi doveva, e cioè a chi dette rifiuto di addivenire alla riduzione al disopra delle 2000 lire, rispose il relatore della legge: Ebbene ci batteremo alla Camera, perchè io per primo riconosco, non solo, ma proclamo che il principio di ridurre la massa delle

piccole pensioni, è ingiusto, tanto più che all'atto pratico coloro che soffrirebbero davvero di quella riduzione, sarebbero quelli che hanno le piccole pensioni stesse.

Si venne pertanto, fra relatore e governo, ad una transazione, dovendosi chiudere la Camera fra pochi giorni, di modo che di far battaglie non c'era tempo, e si stabilì di stralciare gli articoli relativi all'aiuto pecuniario ed alla chiusura delle Casse, rimandando tutto il resto a quest'altra volta. E poichè questa gran battaglia, grande davvero, sulle Casse pensioni non fu che accennata con la semplice dichiarazione mia, che consisteva nell'avvertire il Ministro, da cui furono chiuse, come malgrado la tassa sui viaggiatori, si sarebbe avuto ancora il *deficit,* al quale dovevasi d'urgenza ed in tutti i modi provvedere — così in base anche agli articoli di quella legge votati, fra 5 mesi al più tardi noi vedremo balenare, e poi prender forma, e stamparsi altro progetto di legge che dovrà, o riprodurre le linee di quella passata e caduta, oppure di quella già adombrata dal relatore.

Intanto i ferrovieri devono domandarsi: che cosa possiamo fare noi per impedire che si approvi alla Camera la legge presentata l'anno scorso? Dobbiamo agitarci, dobbiamo fare un'agitazione legale, agitazione, che faccia comprendere alla classe dirigente ed al governo cosa vogliono i ferrovieri ed a quale pericolo il governo e la classe dirigente stessa vadano incontro, opponendosi a questa volontà. Non è il caso di dire che i ferrovieri sono i privilegiati come affermò l'on. Prinetti, e che devono quindi stare zitti perchè ci sono altri lavoratori che stanno peggio di loro. Pel solo fatto di aver trovato un relativo benessere, noi dovremmo a poco a poco farcelo strappare, per essere pari agli..... altri lavoratori? Il giorno che noi facessimo questo, per quella considerazione veramente anarchica del Prinetti, abbandonandoci al caso, inerti e rassegnati, si diventerebbe come il Prinetti pare voglia dire: anarchici, nel senso più negativo, brutto e spiacevole della parola, distruttori della civiltà e dell'umanità intera.

Il *deficit* delle Casse pensioni, si dice, è tale, che non è possibile pensare menomamente a colmarlo, sia pure con provvida legge. Sale a 190 milioni circa, anzi chi vuol essere più largo e più preciso nello stesso tempo, arrotonda la cifra in 200 milioni. Vale a dire, che chiuse le Casse pensioni al 31 Dicembre 1896, per mantenere gli impegni delle Casse stesse verso i com-

partecipanti a tutta quell'epoca, mancano 200 milioni. Ora si capisce benissimo, aggiungesi dal governo, che a noi è impossibile provvedere, tanto più che riconosciamo essere in parte la responsabilità del *deficit*, delle compagnie, le quali alla loro volta, rispondono che è impossibile provvedervi, essendo esse tenute a dare gli interessi agli azionisti, non volendo di punto in bianco rovinar un'impresa industriale, quale l'esercizio delle ferrovie. Ed ecco come questi responsabili si trovano nell'impossibilità di provvedere. Allora hanno pensato: Oggi le Casse pensioni sono in condizioni tali da poter funzionare senza bisogno di aiuti piuttosto urgenti; escogitiamo dunque un altro mezzo perchè il servizio di quelle non debba mancare tutto ad un tratto. E si è fatto appello ai vecchi Statuti, dicendo: guardate che con quegli Statuti potete aver ridotte tutte le pensioni al disopra delle L. 600, e così mentre, come è ben noto, molte maggiori pensioni da 10, 12, 14 e più mille lire esistono e si danno a norma degli Statuti stessi, in base ad essi vogliamo fare una piccola giustizia ed un'enorme ingiustizia: ridurre le grosse pensioni, che ci daranno poche migliaia di lire e ridurre le piccole che ci daranno milioni!

Ora, apparentemente e a prima vista, ciò sembra logico e giusto. Ma se si considera che dal 1874 ad oggi, gli amministratori delle Casse, nominati dal Governo e dalle Società, avversarie sempre della rappresentanza elettiva del personale, non hanno mai dato ascolto all'allarme dei competenti, nemmeno quando erano dei loro (ricordisi i funzionari Gelmi e Crotti) non hanno quindi provveduto in tempo, e quel che è ancor più grave, hanno lasciato supinamente che dall'85 ad oggi, le Compagnie buttassero in quiescenza con tutti i mezzi, compresi i più ipocriti e disonesti, a migliaia i ferrovieri di ogni grado, ancora validi al servizio; se si riflette che si lasciarono passare, anche dopo accertato il *deficit*, 12 anni senza far nulla di serio, si ha il diritto di proclamare che la responsabilità delle conseguenze attuali, spetta tutta a chi la volle, alle Compagnie ed al Governo principalmente.

Sì, fu per vostra insipienza, per la vostra negligenza, per la vostra cocciutaggine se oggi vi trovate coll'acqua alla gola. I ferrovieri non devono in nessun modo sottostare alle disastrose conseguenze del vostro operato. La colpa è tutta vostra, pagate dunque!

C'è un altro sistema però, a quello che pare, per scongiurare il pericolo che minaccia le Casse, e questo sistema, se non lo propongono le Compagnie an-

cora, e tanto meno il Governo ufficialmente, lo propone uno dei più studiosi ed intelligenti fra i conservatori italiani, uno che è stato già, quantunque per breve tempo, Ministro delle poste e telegrafi. L'on. Carmine in uno studio veramente pregevole, che esso ha fatto, sulla questione ferroviaria in generale e sulla necessità di nuovi contratti, allo scadere dei vecchi, da stipularsi con le Compagnie, è venuto ben è vero, a parlare nelle ultime pagine delle Casse pensioni e soccorso, e sapete come è venuto a parlarne? (e questo francamente credo che forse non era intenzione sua); ne è venuto a parlare per incidente. Nel suo studio ha voluto dimostrare, come sia indispensabile nei nuovi contratti, che secondo lui certamente si devono stipulare colle Compagnie, di dare completamente l'esercizio delle ferrovie alle Compagnie stesse, vale a dire che l'onorevole Carmine ha riprodotto nel suo studio, ciò che tutti sanno essere nelle intenzioni dell'on. Prinetti, ministro dei lavori pubblici e dice: siccome questi contratti bisogna che tutelino un po' più stabilmente l'interesse dello Stato, bisognerà strappare quanto è possibile alle Compagnie, e quindi lo Stato si dovrà presentare, al momento buono, verso le medesime corazzato in una botte di ferro. Ma come fa questo Stato che tien in gran parte le ferrovie principali in cattive condizioni, come fa a stipulare colle Compagnie questi contratti, in buon assetto di guerra?

Si sbarazza, dice l'on. Carmine di quelle difficoltà, provvedendo a queste ferrovie, poichè ci sono otto anni, ancora prima che scadano i vecchi contratti, in modo che siano eliminati tutti quanti gli ostacoli che possano portare allo Stato il diritto di una percentuale minore, di quella che si vorrebbe avere con quei futuri contratti a *forfait*.

Ma come fare ciò, volendo pur pretendere, cedendo intiero l'esercizio alle Compagnie, che esse gli diano un canone fisso, più la percentuale sull'utile netto? Come fare, date le condizioni delle linee, la mancanza del materiale, ecc., ad impedire che le Compagnie, armate di quella debolezza, vengano a diminuire il canone e la percentuale? Col provvedere nel tempo che ci divide da quello della rinnovazione dei contratti, acchè le linee siano riparate, le stazioni che ne hanno necessità, ampliate, i binari in ferro trasformati in binari in acciaio, il materiale mobile provveduto, e via dicendo.

Ma i denari non ci sono, essi vanno in mano ad altre istituzioni, che non siano quelle pei lavoratori.

L'on. Carmine allora volge l'occhio intorno, vede il gruzzolo costituito dai patrimoni delle Casse pensioni e soccorso della Mediterranea, dell'Adriatica e della Sicula. E' un buon gruzzolo di 113 milioni, e corrispondente proprio (strana combinazione) a quello presso a poco, che occorrerebbe per compiere tutti i lavori accennati. Prendete dice quel denaro; è quello che voi dovete aggraffare perchè si possa provvedere a tutte le evenienze, oltre che alle pensioni dei ferrovieri.

E sapete in che modo? Rifacendo la stessa operazione che già fece l'ex ministro Giolitti per le Casse pensioni degli impiegati dello Stato. Tutti ricordano che allora si presero tutte le cartelle del debito pubblico, che costituivano il patrimonio della Cassa pensione e si passarono senza altro allo Stato: indi il medesimo si assunse, come spesa annuale di esercizio tutto il carico delle pensioni agli impiegati civili, salvo adesso a sentire questo carico diventare insopportabile e cercare di ridurre le pensioni, arrivando a toglierle pei futuri impiegati.

L'on. Carmine riproduce dunque l'operazione Giolitti, nè più nè meno, e scrive: date allo Stato i 113 milioni coi quali possa fare tutti i lavori che sono indispensabili per le ferrovie. Le Compagnie alla loro volta, riscuotendo dagli impiegati, direttamente, la percentuale sui loro stipendi, garantiscano ai medesimi il pagamento delle pensioni, e tutto ciò naturalmente sempre ammettendo come indispensabile di ridurre tutte le pensioni, senza aggiungere poi che le esigenze delle Compagnie le dovranno ridurre anche in avvenire. E queste poi saranno sempre sicure? Non potranno chiedere da un momento all'altro che le pensioni non siano accordate a nessuno? Non potrà darsi che un bel giorno, per una causa qualunque, per la loro necessità assoluta di dover sfruttare come adesso i lavoratori salariati, si presentino le Compagnie davanti a noi ed al Governo? E dicano: Siamo vicini al fallimento; soffocati da queste Casse pensioni, non possiamo più resistere e gettiamo il fardello, i ferrovieri facciano quello che credono! Allora l'avvenire delle Casse pensioni sarebbe indiscutibilmente distrutto, se i ferrovieri non saranno in quel giorno ben organizzati, tanto da potersi opporre alle Compagnie, rispondendo: Non potete continuare, ebbene, riducete gli interessi agli azionisti, fate quello che credete, o quello che vi siete imposti di fare; non siamo più ai tempi dell'articolo 103, siamo in grado di resistervi finalmente.

Ma leggiamo nella sua integrità la proposta dell'on. Carmine, riassunta come appresso, ed antecedentemente illustrata da un periodo che pure riportiamo, affinchè non ci si abbia a tacciare di inesattezza o di esagerazione

« L'equità e lo stesso interesse dell'azienda ferro-« viaria, consigliano a procurare una sistemazione de-« gli Istituti, più favorevole al personale in essi inte-« ressato (!!!); ma questo personale non può dimenti-« care che lo stato di diritto è quello che si è qui so-« pra esposto (il diritto alla riduzione delle pensioni) « e deve quindi trovare in un provvedimento che as-« sicuri indiscutibilmente un trattamento di sussidi e « di pensioni *non molto diverso da quello promesso da-« gli Statuti attuali* (vale a dire inferiore!) un com-« penso più che sufficiente alla rinuncia di garanzie, « (i patrimoni delle Casse ed i diritti acquisiti) le « quali generalmente servono soltanto a dar mezzo ai « pochi negligenti o turbolenti di creare imbarazzi alle « amministrazioni sociali, e non portano nessun gio-« vamento alla gran massa del personale, attivo e la-« borioso. »

Ed ecco una tirata di maniera, un pistolotto conservatore, che l'on. Carmine fa contro i soliti turbolenti, senza pensare che tutto quel personale, che lui qualifica così, perchè a capo delle nostre organizzazioni, è da coloro, i quali sono i cosidetti superiori stessi dell'amministrazione, dichiarato un personale modello. Per chi conosce un po' le vicende dell'esercizio ferroviario, sa che in qualunque punto, mentre l'amministrazione punisce seriamente i suoi agenti, colpevoli di atti riprovevoli, non trova fra essi, nè capi, nè soci della Lega Ferrovieri Italiani. Oggi le Compagnie hanno un'organizzazione naturalmente avversaria, ma seria, calma ed onesta.

E l'on. Carmine, che tutto questo non sa, viene ripetendo, ritenendo in buona fede e per non cessare di essere conservatore anche a parole, che quelle garanzie oggi ci sono, ma non servono che a pochi turbolenti per serie agitazioni. Comunque da ciò almeno si può aver la certezza, di avere un'idea esatta di ciò che si può fare contro di noi!

Ed ora proseguiamo nella lettura:

« La soluzione sarebbe la seguente: Abolire tanto « le Casse Pensioni, quanto i Consorzi di mutuo soc-« corso. Stabilire definitivamente e con equa larghezza « la misura delle pensioni (ridotte!), nonchè dei sus-« sidi attualmente a carico dei Consorzi, e addossare

« alle Società esercenti il pagamento delle une e degli « altri. — Avocare alle stesse Società, i contributi « presentemente pagati dagli impiegati e dagli agenti « agli Istituti. — Avocare al Tesoro dello Stato i pa- « trimoni di questi Istituti, e adoperare il prodotto « della relativa liquidazione per sopperire alle spese « occorrenti, per mettere in buon assetto di esercizio « le strade ferrate, alle prime spese di acquisto del « materiale mobile necessario per attivare il servizio « economico, e al pagamento dei sussidi in conto ca- « pitale, che dovessero essere aggiunti alle sovvenzioni « chilometriche da accordarsi alle Società per la co- « struzione di talune delle rimanenti ferrovie già clas- « sificate. » Per chi non lo sapesse il patrimonio complessivo delle Casse, al 31 Dicembre 1895, ammontava a L. 113.229.369,31.

Si noti la insistenza sul servizio economico, che fa scorgere come lo scopo finale si è quello di sbarazzarsi definitivamente di tutto il vecchio personale. Purchè il servizio sia economico, chiunque dopo dieci o quindici anni di lavoro potrà essere collocato a riposo, con una buona visita medica di due impiegati amministrativi. Uscirà prendendo una lira, mezza lira o 40 centesimi al giorno, per vivere e consumare il pane della vecchiaia.

Da ciò si può ben comprendere, come importi che la nostra agitazione debba continuare per tutta Italia ad impedire, che, quanto vogliono le Compagnie e il Governo, e l'on. Carmine, venga effettuato. Ma per impedire ciò sul serio, già dissi come, non c'è altro mezzo che l'organizzazione, oltre l'agitazione. Le agitazioni in Italia si fanno con molta facilità, anche pel desiderio di muoversi, di trovarsi assieme a fare un po' di chiasso e sfogare i nostri risentimenti, le nostre passioni, verso coloro che comandano e sgovernano. Queste però sono poi seguite da nulla di pratico e meno di positivo.

Sparita la spuma dell'agitazione, rimangono quei tre o quattro sparpagliati nel paese, con tanto d'*ordine del giorno* in mano, tante cose in istudio ed opere da fare, e poi quando sono al punto di presentarsi davanti ai governanti e difendere i diritti di coloro che hanno fatto l'agitazione perchè non siano conculcati, non trovano più dietro di loro le falangi dei reclamanti che si sono agitate e non resta quindi loro che... attendere tempi migliori.

Noi oggi giacchè siamo in parte organizzati, non dobbiamo seguire quest'andazzo; dobbiamo rompere

questa leggerezza, impulsività ed apatia insieme, tutta italiana, e davvero, oltre l'agitazione coll'organizzazione, far sentire la nostra volontà. Non si tratta ora di pescar nel torbido.... dell'avvenire, come dicono i nostri avversari, nè di seguire un'utopia. Si tratta di difendere e conservare ciò che un giorno si aveva. Vedete a che punto siamo ridotti in Italia! noi che siamo rivoluzionari nel senso più civile e moderno della parola, dobbiamo fare i conservatori per conto degli stessi, affine di salvare tutto ciò che prima c'era pei lavoratori, giacchè a poco per volta sparisce nelle fauci dei patrioti, dei governanti dell'oggi.

Ci sentiamo umiliati nel fare questa dichiarazione, nel far vedere che dobbiamo fare opera di conservazione anzichè quella di evoluzione progressiva pel bene dei lavoratori; ci sentiamo dolorosamente impressionati, ma i fatti ce lo impongono; siamo ridotti non a domandare un miglioramento qualsiasi, non a lavorare per l'avvenire, ma appunto a conservare quello che è nostro già per diritto acquisito e per preciso disposto di Statuti.

Ma almeno ci si lasciasse libertà in questa opera quasi retriva, ma necessaria, per avere la forza di compiere l'altra. Ci si ostacola invece, e ci si combatte non colle leggi, ma colla violazione delle medesime.

In Italia ora si è giunti a tutto distruggere, pur di mantenere il così detto ordine pubblico, ed in nome di questo, sopprimere e calpestare la legge che stabilisce i più elementari diritti del lavoratore. Ma è appunto in nome di questi diritti sacrosanti concessici da quella legge; che noi fino da questa sera, manifestando la nostra volontà in un ordine del giorno, che sarà più tardi presentato, diciamo al governo e alle compagnie, come per adesso ci accontentiamo dello *statu-quo,* stato che essi in parte hanno riconosciuto colla chiusura delle Casse e che su questo punto non transigiamo a nessun costo.

Ma non basta pensare a noi; bisogna esplicare una buona volta quell'altruismo di cui ci dichiariamo sempre animati e rivolgere il pensiero ai nostri fratelli, ai nostri figli, che possono essere o già sono ferrovieri.

Gli istituti di previdenza che si dicono creati pei nuovi ferrovieri si annunciano come basati sul semplice conto individuale, col contributo solito da parte dei partecipanti e delle Amministrazioni; ma se noi tuteliamo i nostri interessi e vogliamo che le casse pensioni siano mantenute come sono e sia provveduto

al *deficit,* dobbiamo anche volere che i nostri fratelli, i nostri figli siano tutelati anch'essi nei nuovi istituti, facendo sì che gli stessi non si concretino nel puro, troppo *puro* conto individuale, ma abbiano il concorso della mutualità ed il contributo dell'amministrazione elevantesi per lo meno al 10 %, allo scopo di ottenere delle pensioni e soccorsi non del tutto irrisori.

Oggi si vuole sbarazzare anche lo Stato da ogni onere, limitando quello delle pensioni, al solo conto individuale; ma noi, non essendo egoisti, facciamo sì che un giorno i nostri figli pensando ai loro padri, abbiano a dire che abbiamo lavorato non solo per noi ma anche per loro, e benedicano quindi alla nostra memoria.

Ma anche per ottenere ciò non c'è altro mezzo che la organizzazione, e chi non fa parte di questa, e cioè, della *Lega Ferrovieri Italiani,* che la concreta tutta, non fa che tradire il suo dovere, non fa che diminuire il diritto alla vita che esso ha, non fa che preparare la rovina completa del proprio sangue! Provvedendo oggi a noi, assicuriamo anche ai nostri figli le basi di un giusto provvedimento per la vecchiaia, così che essi lavorino e riposino sulla opera feconda.

Facciamo pertanto che coll'organizzazione nostra crescente, sana, forte e superba, intorno ad una sola bandiera, con unico programma, colle armi delle leggi civili, si crei davvero una missione vitale, necessaria, urgente a noi ed al nostro paese, a pro' di esso nel presente e nell'avvenire. Facciamo che quella nostra bandiera si elevi sulla conservazione di ciò che è la nostra sicurezza, il nostro pane adesso, e su ciò che sarà il nostro miglioramento, la nostra rivendicazione poi. Facciamo che essa sventoli un giorno, all'unissono con quelle già così in alto, degli altri fratelli lavoratori di oltre Alpe e d'oltre mare, per combattere insieme non la guerra dell'oggi sanguinosa, sterminatrice, ma la lotta di ogni giorno e la battaglia suprema per la eguaglianza economica, e quindi per la civiltà umana.

Accolto da applausi generali, continuati, entusiastici, venne quindi approvato il seguente

ORDINE DEL GIORNO:

« I ferrovieri di Milano radunati in Comizio privato, il 25 settembre 1897, per discutere sulla nuova legge in vigore, relativa agli Istituti di Previdenza

del personale ferroviario e sul conseguente successivo impegno preso dal Ministero e dalla Camera, nella tornata del 14 Luglio u. s. di completare la legge stessa alla prossima riapertura del Parlamento;

« prendono atto, approvandola, della relazione fatta dal compagno Nofri, a nome della Sezione della « Lega ferrovieri italiani » di Milano;

« proclamano l'urgenza e la necessità del completamento della predetta legge, relativamente ai vecchi Istituti in funzione, in modo da rispettare tutti i diritti acquisiti, provvedere alla completa estinzione del *deficit* a carico del Governo e delle Amministrazioni ferroviarie, unici enti responsabili del medesimo, ed introdurre negli Statuti relativi la rappresentanza proporzionale elettiva dei compartecipanti, nei Comitati amministrativi delle Casse;

« respingono ogni e qualunque proposta in contrario, dannosa agli Istituti ed ai compartecipanti;

« affermano, a proposito degli Istituti di Previdenza da crearsi pel personale nuovo, il dovere che siano basati sui principi della mutualità e con un concorso da parte dei ferrovieri, non superiore all'attuale, e da parte delle Amministrazioni tale, da formare pensioni sufficienti ai bisogni della vita;

« affidano in ultimo il conseguimento di questi loro *desiderata,* alla organizzazione esplicantesi specialmente nella « Lega Ferrovieri Italiani », invitando tutti i colleghi a farne parte, siccome unico ed efficace mezzo ormai pel trionfo delle loro rivendicazioni. »

Anche l'on. Turati, insistentemente invitato a parlare, pronunziò lo splendido discorso che riportiamo:

Compagni e cittadini, io non volevo prendere la parola, poichè avevo preso proprio alla lettera il testo dell'invito e non ero venuto qui per insegnare, bensì per imparare; non volevo prendere la parola, perchè non è mio costume di far perdere tempo alle assemblee con chiacchere inutili. Ora, quale sia per essere la linea di condotta che io terrò, anzi, che noi terremo (parlo a nome anche degli altri quattordici deputati socialisti) nella questione, non può essere dubbio per voi, data la piena solidarietà del Gruppo Socialista, e dopo le dichiarazioni così esplicite e precise da noi fatte durante la lotta elettorale: la nostra condotta non potrà che essere informata a quanto ha detto,

così chiaramente e limpidamente, l'on. Nofri. Capirei in voi il desiderio che qualcun'altro esprimesse la propria opinione, opinione che potrebbe presentare un maggior interesse, ad esempio, l'on. Gabba, il solo dei deputati milanesi, e lo dico a titolo d'onore, il quale, con me, abbia risposto all'invito colla sua presenza. Voi gli dimostrerete senza dubbio quanto, anche chi sia avversario alla più parte di voi in fatto di tendenze politiche, possa pur sempre contare sul rispetto e sulla tolleranza vostra, per la esposizione libera delle sue idee.

Quanto a me, ripeto, il compagno Nofri ha così ben trattata la questione, ha fatto una esposizione così lucida e chiara di tutti i punti della questione stessa che io, in verità, non avrei nulla da aggiungere. Solo trovo che il compagno Nofri è stato molto temperato nella forma, poichè secondo me, la minaccia che vi è fatta dal Governo è una vera truffa che vi si fa, o che si tenta di farvi.

Io non voglio occuparmi qui del punto di vista strettamente giuridico. L'amico Nofri lo ha fatto, sollevando una di quelle questioni che in gergo giuridico si chiamano *eleganti* e sostenendo una tesi forse un po' audace — non voglio dissimularlo — in linea di stretto diritto. Su di ciò sentirò anzi volontieri il pensiero dell'on. Gabba (1) che è giurista più sperimentato di quel ch'io non sia.

Ma per me la questione è molto più alta, perchè essa è essenzialmente morale e politica. Se, dal lato giuridico, data l'esistenza, di cui ci parlò il compagno Nofri e che fu anche per me una rivelazione, del disposto di quei vecchi Statuti che autorizzerebbero a peggiorare le vostre condizioni, la questione può essere dubbia: se si può dubitare che legalmente, cioè di fronte a un tribunale, siano pur sempre il Governo e le Compagnie tenuti a rispondere di *colpa,* per avervi, con la loro sbadataggine, ridotti a dover subire l'applicazione di una disposizione così odiosa; se quindi la *somma ingiuria* dello *strictum jus* può forse stare, sotto questo aspetto, contro di voi; ben è certo che l'*ingiuria* rimane tale, ed è enorme, sotto l'aspetto morale e sotto l'aspetto politico.

Ora è davanti al Parlamento, davanti ad un corpo

---

(1) Il quale se la cavò con un « *Ibis redibis* » accolto dal pubblico, (a prima impressione però), come una valida promessa di appoggio. I fatti ed i successivi avvenimenti ne hanno dimostrato tutto il valore. L'onorevole ha mantenuto la parola, propugnando gli scioglimenti e votando la militarizzazione.

essenzialmente politico, quindi con criteri eminentemente politici e morali, che la questione dovrà essere discussa. Si tratta delle ferrovie, cioè di un servizio pubblico importantissimo, si tratta di diecine di migliaia di ferrovieri; e sarebbe strano, per non dire peggio, che mentre in tutta Europa la condizione dei lavoratori dell'industria viene, ad opera della legislazione sociale, migliorata e protetta; mentre si tengon dappertutto Congressi e conferenze, con intervento di rappresentanze dei Governi, per la protezione dei lavoratori; mentre si pensa in tutti gli Stati civili, e vi si accenna anche in Italia, ad assicurare una pensione a tutti i lavoratori anche delle aziende private; viceversa, per voi, pei ferrovieri, che a tempo e luogo sono persino considerati *pubblici ufficiali,* (quando si tratta, per esempio, di inasprire le pene addosso a qualche povero diavolo che, con un movimento d'impazienza, abbia mancato di rispetto all' « autorità ») per voi, dico, si tenesse ritroso calle e vi si spogliasse anche di quelle poche guarentigie, onde il contratto in buona fede assunto e la lunga tradizione conforme vi avevano muniti. Strano commento sarebbe questo ai discorsi della Corona che promettono invariabilmente la preoccupazione del « bene degli umili » strano commento da parte di un ministero che conta fra i suoi membri quel Luzzatti, il quale si atteggia a qualcosa di somigliante a un socialista della cattedra e quel Guicciardini che, anche nel discorso elettorale ultimo, rimproverava alla borghesia l'incoscienza spensierata dei suoi doveri verso i lavoratori.

Ma tutto ciò, per quanto vero e giusto, potrà parere — ed anche essere — soverchiamente sentimentale. Bisogna tener presente qual è la compagine del nostro Parlamento attuale, fatto, per nove decimi, di avvocati della borghesia, specialmente dell'alta borghesia, dell'alta banca e della proprietà latifondista; di fronte a tali elementi le ragioni del sentimento e quelle della giustizia valgono molto, non lo nego, ma valgono sempre un po' meno della solidarietà coi loro pari e delle sacre ragioni del tanto per cento.

E' perciò che, se voleste da me un consiglio, io non potrei che ripetervi un consiglio vecchio e riescire, anche in questo, nient'altro che il plagiario dell'amico Nofri, che ve lo ripeteva testè: fidate in voi sopratutto, rinforzate la vostra organizzazione, essa è la vostra forza; essa è la forza, altresì, di noi, vostri deputati.

Noi siamo la leva, voi il braccio; noi la lama, voi

l'elsa. La nostra forza è pari a zero se non siamo sorretti da voi.

Fate che a Dicembre si sappia che i 30 mila ferrovieri organizzati sono divenuti in breve tempo 35 o 40 mila, e si son fatti sempre più numerosi, compatti e coscienti : e allora vedrete come, quasi per incanto, la discussione in Parlamento prenderà una piega tutta diversa ; e anche dell'onor. Prinetti, oggi così altezzoso nel parlare di voi, si potrà dire che « la voce del cantor non è più quella ».

L'on. Turati dimostrò quindi, brillantemente e con molta arguzia, come Stato e banchieri facciano una stretta lega fra di loro, lega che durerà fino a quando il popolo non si frammetta, bene organizzato, a tutelare il proprio benessere, poi continuò :

I banchieri, gente come tutti sanno, che non soffre di dispepsia, mangiano oggi in Europa, sulle sole ferrovie, circa tre miliardi di franchi ; cinque miliardi fra l'Europa e l'America. E' notevole quindi che, per non morire essi di fame, debbono cercare di rodere le vostre pensioni !

Ora, finchè voi eravate isolati e disorganizzati cotesta immensa forza digestiva si esercitava sopra, ossia contro ciascuno di voi, ed era naturale che vi schiacciasse.

Se fosse presente il mio collega onor. Colombo, altro degli invitati che non si fecero vivi, egli, che è così valente professore di meccanica, potrebbe prestarmi la formola esatta che esprime quest'idea. Mi ingegnerò tuttavia a trovarla da me.

Le forze e la loro direzione, come sapete, in meccanica, sono rappresentate da linee di varie lunghezze, che premono su dati punti o su date linee, con varia inclinazione. Ebbene, di fronte al ferroviere isolato, la forza dell'interesse dei banchieri e la forza del Governo sono rappresentate da due linee che si possono figurare come coincidenti e che premono entrambe a perpendicolo sul ferroviere.

Ma, quando i ferrovieri si organizzano, quello che era un punto diventa una serie di migliaia di punti, ossia una linea, la quale, avendo in sè la forza non solo del numero, ma anche la forza politica elettorale, preme sul Parlamento e sul Governo, e divarica così le estremità inferiori delle due linee, scostando sensibilmente la forza-governo dalla forza-banchieri. In-

vece di due linee coincidenti che premono unite su un punto, ecco che vi nasce un triangolo, poniamo un triangolo isoscele, ossia quel triangolo che ha due lati fra loro uguali; sebbene nella realtà, il lato dei banchieri è quasi sempre il più lungo, perchè sono i banchieri che hanno in mano lo Stato e non lo Stato i banchieri.

Quanto più la vostra organizzazione si estende, tanto più la base del triangolo si allarga; l'angolo opposto, di acuto che era, diventa angolo retto, e poi, a mano a mano, sempre più angolo grave; sempre più insomma l'interesse dei banchieri diverge e si pone in contrasto con quello del Governo. Come più il triangolo si appiattisce, tanto più diventa obliquo ciascuno dei due lati sulla base, ossia, traducendo dal linguaggio meccanico, tanto più diventa debole la pressione delle forze a voi nemiche; e deve venire il giorno che, la base essendosi smisuratamente allungata, i due lati del triangolo finiranno per cadere su di essa, formando con essa una linea sola, una sola forza ed un solo interesse. — Quel giorno come capite voi stessi, sarà il giorno del socialismo.

Ma a questo giorno voi non arriverete prima che la vostra organizzazione sia completa e perfetta — non solo — ma prima che, allato a voi e allacciata con voi, sia anche assai più inoltrata l'organizzazione di tutta la classe lavoratrice. Permettetemi di chiudere il mio discorso con questo pensiero, che involge un'esortazione.

In verità, l'argomento che il ministro Prinetti credette di opporre trionfalmente al Nofri nella discussione del bilancio dei lavori pubblici — che cioè i ferrovieri non hanno diritto di strillare tanto forte, dal momento che ci sono in Italia milioni e milioni di straccioni molto più straccioni di loro e disposti, occorrendo, a prenderne il posto; questo argomento se potè parere strano, e anche un tantino *guerinesco*, in bocca di un ministro, non è però che non contenga una triste verità del presente ordinamento economico. La verità è questa: nessun ceto o frazione del proletariato può durevolmente elevarsi, finchè la miseria e l'incoscienza permangono attorno ad esso.

E' perciò che la causa vostra è la causa di tutti i lavoratori: e che se voi, ispirandovi ad uno spirito grettamente corporativista, pensaste a riescire al vostro miglioramento da voi soli, isolandovi nella vostra Lega come il topo nella sua forma di cacio — voi non solo fareste cosa ingenerosa, ma sareste vittime di

una illusione e avreste concluso, alla fine, un pessimo affare.

Quando noi, deputati socialisti, parliamo ai lavoratori delle altre industrie e dei campi, noi ci compiaciamo spesso di segnalar loro ad esempio, la forte e progrediente organizzazione dei ferrovieri. Parlando invece ai ferrovieri, a me è caro e mi par doveroso capovolgere, in qualche modo, il discorso, e rammentar loro le sterminate falangi degli altri lavoratori, loro fratelli cadetti, in gran parte tutt'ora dissociati e privi di coscienza di classe. La loro causa, per voi, è causa comune.

Il che è quanto dire che voi non riuscirete a conquistare nella società il posto che vi compete, se non sarete uniti di spirito ai lavoratori delle altre arti e li aiuterete, a vostra volta, a raggiungere la stessa meta. Voi non diverrete *liberi ferrovieri* se non sarete prima diventati *ferrovieri socialisti*.

*

La semente per l'agitazione « *pro-istituti di previdenza* » cadde sopra terreno ben preparato. — Gli animi erano frementi, solo attendevasi la scintilla. — Ben presto risposero i principali centri ferroviarî, con riunioni, assemblee e comizi imponenti.

Pontassieve, Lucca*, Pistoia*, Livorno, Siena, Firenze*, Foligno, Fabriano, Rimini, Civitavecchia, Solmona, Campobasso, Foggia, Bari, Taranto, Reggio-Calabria, Napoli*, Asti, Verona*, Genova*, Sampierdarena, Rivarolo, Chiavari, Torino*, Piacenza, Modena, Venezia, Bologna*, Ferrara, Pontremoli, Spezia, Savona, Ventimiglia, Savigliano, Alessandria*, Cremona, Codogno, Pontedecimo, Ancona, furono visitate dal conferenziere della « Lega », e dovunque i mòniti più energici furono votati insieme all'*Ordine del giorno* partito da Milano (1). . . . .
. . . .

(*) Le città segnate con asterisco, risposero con grandiosi Comizi; segnalatamente Firenze e Torino.

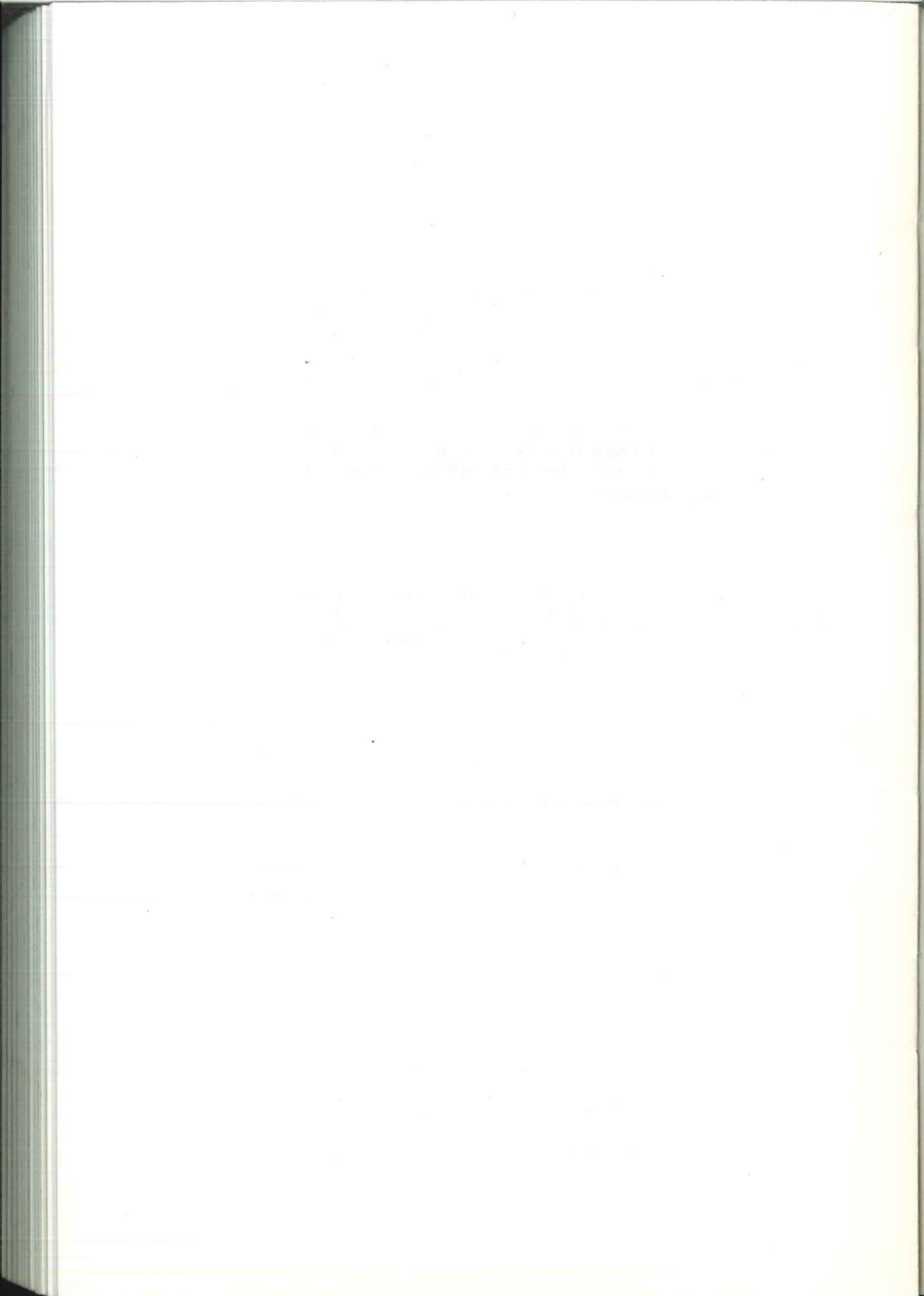
(1) Qui l'autore, traendo lieti auspici, inneggiava al trionfo del proletariato, con frasi vibrate e suggestive, quali il suo gran cuore sapeva trovare. Siamo costretti a sopprimerle, sia per le ben cambiate condizioni dell'organizzazione ferroviaria, sia per non dar lavoro agli artigli del fisco. D'altronde pei buoni compagni, sarebbero frasi superfluo.

. . . .

. . . .

Ora la « Lega » si accinge ad una nuova e proficua impresa. D'accordo « colla Società Mutua dei Conduttori di locomotive » ha preparato un progetto di legge in favore del personale di macchina e di scorta ai treni. In esso si chiede la fissazione dell'orario massimo e minimo, dei riposi, dei congedi, ecc. Affidatane la presentazione in parlamento, all'on. Quirino Nofri, il quale sarà coadiuvato, per lo svolgimento degli argomenti relativi, dai valenti nostri amici dell'Estrema sinistra, siamo convinti che un reale beneficio, da tanto tempo invocato, non tarderà a lenire le rudi fatiche dei lavoratori delle ferrovie. — Sempre avanti! (1).

---

(1) Ingenua convinzione di un animo franco ed onesto! L'agitazione per le Casse Pensioni, quella incipiente per le ore di lavoro e per l'estensione ai ferrovieri della legge sui probiviri, furono troncate collo scioglimento dell'organizzazione e colla militarizzazione del personale attivo delle ferrovie.

TERZA PARTE.

I regolamenti sul personale di macchina dell'Adriatica e della Mediterranea — Come vengono resi frustranei — Le indennità di pernottazione — I Capi deposito — Rendiconto finanziario di venti anni di associazione.

Non saranno certo senza importanza, per i grandi sprazzi di luce che porteranno sulle questioni tuttora rimaste insolute, malgrado i postulati nostri, alcune considerazioni circa i regolamenti a cui le Compagnie delle grandi reti ferroviarie, sottopongono i conduttori di locomotive.

Da molti anni i macchinisti e fuochisti di Italia, lottano con tutte le loro forze, mettendovi la massima tenacia, a difesa dei manomessi diritti e pel miglioramento delle condizioni loro fatte dalle Amministrazioni speculatrici.

La chiara ed esatta conoscenza di questi Regolamenti, su cui si aggira e si aggirerà, chissà per quanto tempo ancora, la gigantesca lotta, costituisce dunque un importante fattore, necessario per giudicare serenamente l' opera compiuta dalla nostra Associazione.

Oltre al salario fisso, insufficiente da solo a sopperire alla vita nomade e spendereccia imposta dalle eccezionali circostanze in cui svolgono l' opera loro, ed in considerazione di tale condizione professionale, i conduttori di locomotive percepiscono per i risparmi di combustibile

e di materie grasse, un premio progressivo in armonia colla maggior percorrenza mensile, un secondo per i minuti ricuperati sui ritardi dei treni, ed un terzo per la buona conservazione della locomotiva. Finalmente, essi fruiscono ancora delle indennità cosidette di pernottazione e di trasferta.

Lo stipendio dei macchinisti della Rete Mediterranea varia dalle 1320 alle 2400 lire annue; quello dei fuochisti dalle 960 alle 1350.

Lo stipendio annuo dei macchinisti della Rete Adriatica varia dalle 1320 alle 2400, e quello dei fuochisti dalle 990 alle 1350. (1)

Tolta la trattenuta del 9 0[0 di ricchezza mobile, del 4 1[2 0[0 per la Cassa pensioni, dell' 1 1[2 0[0 per la Cassa soccorso, senza tener conto delle multe, la paga giornaliera di questi lavoratori si riduce al minimo di L. 3,18 ed al massimo di L. 5,63 per i macchinisti e di L. 2,26 a L. 3,18 per i fuochisti (Rete Mediterranea); da L. 3,10 a L. 5,63 per i macchinisti e da L. 2,32 a L. 3,18 per i fuochisti (Rete Adriatica).

I premi pel risparmio di combustibile e di materie grasse, assegnati alle macchine, per i chilometri percorsi in ogni mese, per i minuti ricuperati, e per la conservazione della locomotiva, sono, per la Rete Adriatica, determinati dall' Ordine di servizio N. 88-1888 e per la Rete Mediterranea dalla Circolare N. 151-1881, compresa fra le numerose norme nella *Raccolta delle disposizioni, concernenti il servizio delle locomotive e del personale di macchina.*

Con questa la Mediterranea dispone che gli assegni del combustibile e dell' olio siano fissati per unità di lavoro, cioè per chilometro di veicolo rimorchiato, senza tener conto se questo sia carico o vuoto, e per ogni ora di riserva o di manovra; esige che essi siano in relazione con le condizioni altimetriche delle linee percorse per ogni turno di servizio, colle vicissitudini

(1) I lettori che vogliono conoscere gli stipendi del personale di macchina delle ferrovie delle ex-Alta Italia, Romane e Meridionali, ricorrano ai quadri pubblicati nell'appendice di questo libro.

atmosferiche, e finalmente collo stato di conservazione della macchina. Ogni risparmio realizzato sul consumo normale dà luogo ad un premio, il quale viene calcolato in ragione di lire 7 per tonnellata di carbone, risparmiata sull'assegno. Ogni tonnellata consumata in più dell' assegno medesimo, porta di conseguenza una trattenuta corrispondente, come misura, all'importo fissato pei risparmi.

Sempre per disposizioni di detta Circolare è stabilito che i macchinisti ed i fuochisti ricevano inoltre un premio collettivo detto *di maggior percorrenza*, liquidabile mensilmente sulle basi seguenti : La percorrenza effettiva di ogni macchinista sarà divisa *in tre parti uguali*. Le prime due *non daranno luogo a premio di sorta* : al di là di siffatto limite, ne verrà accordato uno, variabile a seconda della categoria delle macchine, e precisamente :

A. Per locomotiva a ruote libere ed a quattro ruote accoppiate :

L. 0,03	da 1	chilometro	a 1000	chilometri
» 0,04	da 1001	»	a 1500	»
» 0,05	da 1501	»	in avanti.	

B. Per le locomotive a sei ruote accoppiate :

L. 0,03	da 1	chilometro	a 500	chilometri.
» 0,04	da 501	»	a 1000	»
» 0,05	da 1001	»	in avanti.	

Fanno seguito gli assegni per le locomotive ad otto ruote accoppiate, ma ben possiamo tralasciare di occuparcene.

Circa i premi per i minuti ricuperati sui ritardi, la tariffa dice così : « I macchinisti in caso di ritardo dei treni che rimorchiano, possono aumentare di 10 chilometri all' ora la velocità ».

« Ogni minuto ricuperato dal macchinista, dà luogo ad un premio di L. 0,15, se trattasi di treni passeggeri, e di L. 0,10, se trattasi invece di treni merci ».

Le istruzioni che regolano il premio annuo progressivo, dato ai macchinisti pel buon man-

tenimento e per la maggiore conservazione possibile della macchina, sono contenute nella « Raccolta di disposizioni concernenti il servizio delle locomotive ed il personale di macchina » (1° Gennaio 1890).

Nella medesima è scritto che:

il macchinista di una macchina rimasta in servizio tutto l'anno (salvo i giorni di riposo periodico e i dieci giorni stabiliti per le piccole riparazioni) compiendo in tale limite di tempo, un percorso variante secondo il tipo, da 8000 a 25000 chilometri deve percepire:

L. 5 per ogni 1000 chilometri eccedenti la percorrenza stabilita e fino a 5 volte la percorrenza stessa, questa compresa;

L. 6 per ogni 1000 chilometri eccedenti il quintuplo anzidetto e fino a 6 volte il percorso normale stesso, questo compreso;

L. 7 per ogni 1000 chilometri eccedenti il settuplo su citato e fino a 9 volte il percorso normale stesso, questo compreso;

L. 8 per ogni 1000 chilometri oltre 9 volte il percorso normale, questo compreso.

Tale premio dovrà ripartirsi fra i conducenti la detta locomotiva secondo le basi numeriche fissate dalla Direzione Generale, su proposta dell'Ing. Capo Servizio. Per conseguirlo dovrà però ciascun macchinista, in ogni caso, aver eseguito un percorso non interrotto, pari almeno ad un quarto del percorso normale stabilito.

La percorrenza, per gli effetti del premio, potrà ritenersi interrotta ogniqualvolta il macchinista conducente abbia trascurato la buona conservazione della sua locomotiva.

Inoltre detta « Raccolta » prescrive che:

si debbano considerare attribuibili all'ordinaria manutenzione quelle sole riparazioni che vengono eseguite dai Depositi, ed in dipendenza delle quali, le locomotive restano fuori servizio 10 giornate in 12 mesi, o 15, trattandosi di locomotive ad otto ruote, prestanti servizio sui piani inclinati, e che si debbano considerare come giornate di riparazione quelle eccedenti tale periodo, sempre in rapporto a dodici mesi.

I macchinisti ed i fuochisti in servizio sulle locomotive, durante l'assenza dai rispettivi de-

positi, hanno diritto ad un'indennità detta di pernottazione.

Trascuriamo di parlare del diritto di trasferta, non avendo qui molta importanza.

I macchinisti e fuochisti della Rete Adriatica fruiscono un premio per i seguenti titoli:

a) per combustibile economizzato;

b) per materie d'ungimento economizzate.

Il premio è mensile ed è ripartito in proporzione di 2[3 al macchinista e di 1[3 al fuochista.

L'assegno che deve servire di base alla liquidazione del premio di combustibile è stabilito, avuto riguardo a tutti gli elementi che influiscono sul consumo, specialmente in base — come per la Mediterranea — al carico rimorchiato, alle condizioni altimetriche e planimetriche delle linee, nonchè a quelle atmosferiche predominanti.

Ogni tonnellata di carbone risparmiato sull'assegno, dà luogo ad un premio di L. 7.

L'assegno che deve servire di tipo alla liquidazione del premio di materie d'ungimento, è stabilito per le diverse locomotive, in relazione al percorso reale ed alle ore di manovra.

Ogni chilogrammo di materie d'ungimento risparmiato sull'assegno, dà luogo ad un premio di L. 0,50.

Per ogni tonnellata di combustibile e per ogni chilogramma di materie d'ungimento, consumati in più dell'assegno normale, viene applicata la trattenuta rispettivamente di L. 7 e di L. 1.

Per ogni minuto di ritardo ricuperato coi treni viaggiatori, non oltrepassanti la velocità massima consentita dai regolamenti, il premio è di L. 0,15; per tutti gli altri, esclusi quelli per trasporto materiali di sterro, il premio è di L. 0,10.

Se avvengono ritardi imputabili al personale di macchina, vien fatta a suo carico una trattenuta eguale al premio.

Il premio per la conservazione delle locomotive è stato abolito.

Ai macchinisti già appartenenti all'ex Alta Italia, viene accordato un assegno personale di L. 12 mensili.

L' indennità di pernottazione è di L. 2 per i macchinisti e di L. 1,50 pei fuochisti. Essa viene corrisposta del pari al personale di macchina addetto, nella propria residenza, alle manovre permanenti, in ragione di dodici ore continuate di lavoro.

Pei macchinisti e fuochisti, già appartenenti all' ex Alta Italia, l' indennità di pernottazione corrisponde a quella in uso presso la Mediterranea.

E' concessa un' indennità di L. 0,18 ai macchinisti, e L. 0,10 ai fuochisti, quando attraversano l'Appennino.

I fuochisti funzionanti da macchinisti e gli agenti funzionanti da fuochisti, che fanno manovre o viaggiano sulle locomotive, ricevono rispettivamente l'indennità di pernottazione devoluta ai macchinisti ed ai fuochisti.

Finalmente le *Norme per la classificazione d' anzianità dei macchinisti delle ferrovie della Mediterranea* stabiliscono:

Essere più anziani quelli che hanno maggior stipendio.

a) fra macchinisti della stessa categoria di stipendio, essere quelli che segnano la data più anteriore in esito all'ultimo aumento;

b) a parità di data circa l'ultimo aumento devesi risalire nel confronto alla data del penultimo, del terz'ultimo, ecc. quando i macchinisti abbiano progredito simultaneamente nella carriera; giungendo alla classe di L. 1350 vien concessa la precedenza a colui, che a pari data ed in esito agli esami di macchinista, ha ottenuto migliori classificazioni.

Nel caso poi che diversi macchinisti avessero sempre progredito nelle identiche condizioni ed avessero anche conseguite identiche classificazioni negli esami, spetta la precedenza a colui che venne giudicato primo dalla Commissione governativa, ed ove manchi questo dato, a colui che figurava, primo iscritto, nella graduatoria d' anzianità di fuochista.

Le norme per la graduazione degli allievi fuochisti stabiliscono:

a) che tenuta per base la decorrenza del servizio utile in qualità di fuochisti dal 1° Luglio dell'anno in cui furono sostenuti gli esami finali, vengano gl'idonei classificati per merito di esami senza distinzione, sia pel servizio precedente prestato, sia per la futura nomina a provvisorio;

b) che per eventuali interruzioni di servizio, tanto pel tributo militare, quanto per licenziamento od altro, debbano gli allievi essere iscritti in graduatoria, con una minore anzianità ed in proporzione del tempo corrispondente alla durata della loro assenza;

c) che i militari i quali abbiano frequentato la scuola e siano stati assunti come fuochisti, debbano essere compresi fra gli allievi iscritti nell'anno d'assunzione dei militari stessi, tenendo conto per l'anzianità, della data in cui cominciarono a servire come fuochisti, sia anche a tempo determinato;

d) che gli operai fuochisti aventi contemporaneità di nomina a fuochisti provvisorî, debbano essere classificati nella graduatoria, tenendo per base l'anzianità di servizio da operai a cominciare da avventizi a tempo indeterminato;

e) che a parità di nomina gli operai abbiano la precedenza sui manovali nella graduatoria generale;

f) che i manovali siano classificati a parità di data circa la nomina a fuochista, tenendo conto dell'anzianità che posseggono, tanto in qualità di avventizio a tempo indeterminato, quanto in quella di provvisorio.

Le disposizioni ultime determinano che il periodo di tempo di aspettativa debba essere computato sulla metà del tempo utile di servizio, in modo conforme a quanto prevede la legge 14 Aprile 1864, N. 1731, eccezione fatta per le aspettative provocate da infortuni toccati durante il lavoro, nei quali casi l'agente deve fruire l'intero stipendio.

Resta poi inteso che la graduatoria gene-

rale, deve unicamente servire a stabilire i turni di servizio di fuochista, dovendo essere chiamati a viaggiare in esito ad uno stretto ordine di anzianità, quando ciò non venga ostacolato da misure disciplinari.

Circa gli esami di macchinista e conseguente promozione, devesi procedere a seconda di quanto prescrivono gli articoli 3 e 4 del Decreto ministeriale 4 Aprile 1874, chiamando cioè agli esami in giuste proporzioni, i fuochisti provenienti dalle scuole e dalle categorie di operai e manovali.

Le norme da seguirsi nell'assegnazione delle locomotive, come da Circolare N. 17 del 2 Febbraio 1894, della Rete Adriatica, sono così compilate:

« *a)* Di regola ogni locomotiva in servizio « corrente dev'essere sempre affidata ad uno « stesso macchinista ».

« *b)* Ogni qualvolta una locomotiva viene « tolta dal turno, il rispettivo macchinista resta « *disponibile* pei vari servizi straordinari fuori « turno, ovvero per sostituire altri macchinisti « ammalati od in permesso. Solo in mancanza « di altri macchinisti, ugualmente idonei, come « pure nel caso in cui una locomotiva in buone « condizioni venga tolta dal turno per essere in- « viata ad altro deposito, potrà essere affidata al « macchinista che ne è privo, altra locomotiva, « scelta fra quelle disponibili e di scorta ».

« *c)* Ogni qualvolta una locomotiva riparata « viene rimessa in turno, deve essere riaffidata « al primitivo suo macchinista, a meno che al « medesimo non ne sia stata già assegnata una « altra in modo permanente ».

« *d)* Le locomotive nuove o provenienti da « altro deposito (sia direttamente, che in seguito « a riparazione subìta nelle Officine del servizio « materiale) saranno preferibilmente affidate a « quelli fra i macchinisti più idonei, i quali si « trovino da più lungo tempo fuori turno, per « effetto dei casi di cui all'allinea *b)* ».

Ed ora, che abbiamo scrupolosamente esposto il trattamento economico fatto dalle due grandi Compagnie ferroviarie ai conduttori di locomotive, ci crediamo in diritto di farlo seguire dai nostri commenti, pur mantenendoci nella più alta e serena imparzialità.

Tutti sanno ormai come la somma destinata a premio pel risparmio del carbone e dell'olio, venga ogni anno stabilita preventivamente dalla Direzione generale, udito il parere dell'Ingegnere Capo servizio della Trazione. Quest'ultimo viene poi incaricato di ripartirla mensilmente fra i macchinisti e fuochisti.

Siccome detta somma resta invariabile durante l'intiero anno, così il personale di macchina, non può, malgrado qualsiasi risparmio sulle materie prime, guadagnare un soldo di più di quella quota-parte, già prestabilita.

Tuttavia i macchinisti e fuochisti raddoppiando di attività e di cure resero sempre più intensa l'energia propria, logorando rapidamente, forza e salute, nell'illusione di poter aumentare di più in più il guadagno, nel mentre le Compagnie, colle fluttuazioni degli assegni tra un deposito e l'altro, e la diminuzione progressiva e costante delle unità di misura, sono riuscite a ridurlo ai minimi termini.

La teoria vorrebbe dare - come ognuno vede - a chi realizza un grande risparmio sulle materie prime, un più generoso compenso; la pratica invece dimostra come tutto ciò sia inganno.

Tale incongruenza dipende dalla forma di salario a scala mobile, introdotta dalle Compagnie ferroviarie nei rapporti del personale di macchina.

Nello stesso modo in cui il lavoro a cottimo indica all'industriale la misura esatta del massimo sforzo che può fare l'operaio, offrendogli il modo di ridurgli la mercede, pari e fors'anco inferiore, a quella della semplice giornata di prima, così il salario a scala mobile offre alle Compagnie il saggio o limite possibile del consumo del combustibile e dell'olio da assegnare

alle macchine, provocando in tal modo una diminuzione dei premi.

Se il sistema del salario a scala mobile, in uso nelle ferrovie fosse sincero, il personale perfezionandosi nell' uso delle materie prime, dovrebbe aver acquisito maggior diritto ad una paga migliore. Invece ha ottenuto l' effetto contrario.

Le Compagnie continuano intanto a valersi del sistema di fluttuazione, vale a dire, forniscono di un più largo assegno, un determinato turno di locomotive di questo o quel Deposito, per passare un mese dopo tale graziosa concessione ad un' altro ancora, e così via via di seguito, in modo che l' intiero personale di macchina spera sempre, di volta in volta, di conseguire in avvenire un premio più generoso, mentre questo non gli tocca che ben raramente.

I ricuperi sui ritardi dei treni non costituiscono una mercede fissa e sicura. I grandi funzionari del Servizio di Trazione della Rete Adriatica tengono eziandio conto, p. e., del risparmio o del maggior consumo delle materie prime assegnate alle locomotive, e prima di pagare i minuti ricuperati compenetrano o sottraggono da questo, quel premio o quel debito. Per conseguenza, un macchinista trova il proprio interesse, non già nel ricupero, sempre ed in ogni caso, del maggior numero di minuti, ma soltanto quando l' eventuale maggior consumo di carbone, ha un valore inferiore a quello dei minuti ricuperabili.

In questo modo l'Amministrazione si è assicurata un altro mezzo di salvaguardare gl' interessi degli azionisti.

Ma chi non intuisce, come sia la regolarità dei treni, quella che ne scapita?

Ben altre astuzie adoprano i grandi funzionari della Trazione, per risparmiare ancora sulla somma complessiva, che il Direttore generale della Rete usa assegnare annualmente.

L'Adriatica comunica anticipatamente ai suoi macchinisti e fuochisti, le misure degli assegni

di combustibile e materie grasse, in modo che i premi sono conosciuti dagli interessati, fino dai primi giorni del mese.

Ma verso il giorno venticinquesimo, l'Ufficio centrale della trazione, il quale ha in mano i moduli degli assegni e del lavoro, li riduce a suo beneplacito, facendo in modo che il premio acquisito al personale, non superi quello stabilito, fissando così, sulle basi pratiche del mese stesso, la definitiva liquidazione.

La Mediterranea promette al personale di macchina di comunicare gli assegni nei primi giorni del mese. Sta però il fatto che li comunica invece negli ultimi giorni, cioè allorquando essa ha potuto fare i suoi calcoli sul carbone e sull'olio consumato da ogni coppia di conduttori appartenenti al medesimo turno, compulsando i risultati, naturalmente dal punto di vista che i conduttori stessi non debbano guadagnare oltre la somma già stata prestabilita.

Sebbene le norme sui premi affermino di tener conto, nella distribuzione dei premi medesimi, delle condizioni altimetriche, planimetriche, atmosferiche, del peso del treno, ecc., noi ci trovammo una volta a dover constatare che in un Deposito dove erano adibiti al servizio quattro tipi di macchine, si conservò in uno stesso mese, al primo turno di esse, l'assegno del mese precedente; al secondo, si aumentò l'assegno dell'olio soltanto; al terzo, quello del carbone; e finalmente al quarto, si diminuì l'assegno del combustibile e delle materie d'ungimento!

Eppure, tutte queste macchine percorrevano le medesime linee, durante le medesime condizioni atmosferiche e trainavano poco più, poco meno, treni egualmente pesanti!

Un turno, p. e., tiene lungamente fuori della residenza i conduttori di locomotive, i quali acquistano perciò il diritto a 60 e più lire di pernottazione? Ebbene, i *gros-bonnets* diminuiscono loro gli assegni per equilibrare la media dei guadagni. Questo giuoco si ripete poi infallantemente tutte le volte che il personale di mac-

china può ricuperare 300 o 400 e più minuti in un mese.

E' vero altresì, che i premi maggiori non li conseguono i macchinisti più intelligenti ed attivi; e ciò in causa di circostanze indipendenti dalla loro volontà, le quali rendono frustranee le loro prestazioni.

Come diceva la « Commissione di propaganda » nell'opuscolo: « Il salario a scala mobile nelle ferrovie » i premi accordati ai conduttori, li incitano a dar la caccia al « minuto ».

Non v'è ritardo che non tentino di ricuperare.

Anche a questo riguardo, visto che i macchinisti, in causa dei ritardi, potevano con facilità aumentare la velocità del treno, conseguendo un discreto guadagno, cominciarono le Compagnie a restringere gli orari e sulle linee dove non eravi tale necessità, ad aumentare il carico dei treni.

Così le difficoltà di ricuperare i minuti sui ritardi, moltiplicarono.

Malgrado ciò, i conduttori di locomotive raddoppiarono di lena e s'impegnarono più che mai nella caccia.

Era quello che volevano le Compagnie. Soddisfatte dai progressi ottenuti dai conduttori di locomotive, aumentarono ancora la velocità, accelerandola nei tratti di linee orizzontali od in pendenza.

E' in causa di simili riforme, che il personale di macchina se vuol fare con zelo il proprio dovere, deve spendere tutte le forze fisiche ed intellettuali possedute.

Dunque anche questo assegno *ad personam*, è fatto di menzognere lusinghe, di astuti inganni, i quali mal tentano nascondere lo sfruttamento che le Compagnie e per esse i grandi funzionari delle ferrovie, esercitano sui macchinisti e fuochisti.

Ritornando sul premio chilometrico, si osserva che il personale di scorta ai treni non fruisce similmente ai macchinisti e fuochisti, di « un premio collettivo detto *di maggior percorrenza* », ma bensì

di un'indennità commisurata sulla quantità dei chilometri effettivamente percorsi durante il mese.

Non sono forse, in questo caso, adoperati due pesi e due misure?

Circa le pernottazioni accordate al personale di macchina dobbiamo lamentare la nessuna considerazione, da parte delle Compagnie, dei nuovi bisogni che il progresso e la civiltà hanno creato pei lavoratori. Ma di queste ragioneremo più avanti.

Noi rammentiamo come, fra i capi, un ingegnere ebbe a dichiarare: che pel conduttore di locomotive è indispensabile un regime di vita sano e vigoroso, corroborato da cibi copiosi e di sostanza, dappoichè deve sempre avere la presenza di spirito e l'energia fisica necessaria per fare ed assicurare il servizio.

Alcune delle suddette disposizioni regolamentari ingiustamente colpiscono, in certi casi speciali, gli interessi dei fuochisti.

Ciò avviene quando un macchinista caduto in debito per maggior consumo di combustibile, materie grasse, minuti perduti, ecc., deve cambiare fuochista.

Quello che subentra deve concorrere nel pagamento di un debito fatto da altri!

Se il fuochista lavora poi tutto il mese insieme a più macchinisti, i quali non abbiano percorso ciascuno i due terzi dei chilometri prescritti dalle norme sui premi, perde una parte de' suoi guadagni. Inoltre i fuochisti dei turni non partecipano al premio per la buona manutenzione della locomotiva, sebbene vi concorrano in moltissima parte.

Chi attentamente esamini le norme per la classificazione dell'anzianità dei macchinisti della Mediterranea, più quelle da eseguirsi nell'assegnare le locomotive ai conduttori dell'Adriatica, e faccia poscia l'esame comparativo, si accorge tosto a colpo d'occhio, come sia identico lo scopo che si vuol raggiungere.

Chi ha qualche pratica del modo usato dalle

due grandi Compagnie nel trattamento del personale di macchina, può farsi un criterio esatto ed una profonda convinzione, che all'ombra delle norme in vigore, si possono ottenere od imporre, i risultati che si vogliono. Scipio Sighele, in un suo articolo di giornale, afferma che: « qualunque forma di lavoro può essere riabili« tata dal galantuomo ed infamata dal delin« quente ». In altri termini: le Compagnie che hanno facoltà e potenza illimitata, possono esercitare, anche impunemente, il favoritismo (veggansi i *comma 1* e *2* per la Mediterranea, e le disposizioni contenute nella Circolare N. 17 del 27 Febbraio 1894 per l'Adriatica) affrettando la carriera ai docili, ai servili, ai protetti, con più frequenti aumenti ed addolcendo loro il servizio con turni umani, con maggior guadagni, sebbene siano spesse volte mancanti perfino delle qualità tecniche, inerenti alla professione esercitata; come possono perseguitare gli altri, arenandoli nella carriera con traslochi nelle micidiali maremme, dove si soffrono le febbri quando non se ne muore, od in piccoli paesi, lontani dai parenti e dagli amici, separandoli dal consorzio civile o riunendoli a domicilio coatto come avvenne ultimamente a Solmona, dove furono confinati i più coscienti, volonterosi e capaci compagni nostri, che tanta propaganda e tanta lotta diuturna compirono per l'integrale emancipazione del proletariato. (1)

Il *Regolamento sul personale* delle ex ferrovie dell'Alta Italia, del 1° Maggio 1871, nei riguardi delle indennità di pernottazione al personale di macchina dice effettivamente così:

« Art. 77. — I macchinisti ed i fuochisti in servizio

(1) Facile compito, crearono in tale modo alla polizia italiana di coinvolgerli nelle proprie reti pei fatti di Maggio del decorso 1898, e presentarli ai magistrati quali associati a delinquere. La stolta accusa venne cancellata dal Tribunale; ma intanto, Battistoni, Bacci, Bartolini, Borsari, Lombardi e Papetti soffersero ben quattro mesi di carcere preventivo.

sulle locomotive e durante l'assenza dai rispettivi depositi, hanno diritto ad una indennità, detta di pernottazione, determinata nella misura fissa di L. 2,80 per i primi e di L. 2 per i secondi.

Questa indennità viene liquidata in esito alla *durata effettiva* delle assenze, in servizio comandato sulle locomotive, le quali oltrepassino le 15 ore consecutive e colle norme seguenti:

L'assenza consecutiva dal rispettivo deposito oltre le 15 e fino alle 18 ore, costituisce il diritto alla mezza pernottazione;

Dalle ore 18 alle 24 alla pernottazione intera;

Dalle 24 alle 36 ad una pernottazione e mezza;

Dalle 36 alle 48 a due pernottazioni; e così di seguito coll' aumento di una mezza pernottazione per ogni periodo ulteriore di dodici ore di assenza non interrotta ».

Per dimostrare come nessuna modificazione sia stata mai apportata a queste disposizioni, aggiungeremo che la terza edizione del 1886 della « Raccolta di disposizioni concernenti il personale di macchina » e l'edizione del 1° Gennaio 1890, riportano quest'articolo tale e quale l'abbiamo qui riprodotto. Esso è così chiaro che non lascia alcun dubbio circa la sua interpretazione.

Tuttavia il Direttore generale, comm. Mattia Massa, volle a questo proposito sentire il parere della Ragioneria centrale. Questa osservò come fosse doveroso informarne prima il R. Ispettorato governativo. Il Commendatore interpellò parimenti i Capi servizio della Trazione e ne ebbe per risposta che la riforma o qualsiasi altra interpretazione dell' art. 77 urtava nel contratto stipulato collo Stato e cogli interessi del personale di macchina, dappoichè dal 1885 al 1893, la Mediterranea, com' era suo stretto obbligo, mai vi aveva derogato.

Malgrado ciò la Direzione Generale volle assumersi la responsabilità di emanare la Lettera-circolare N. 254357 del 30 Giugno 1893, annunziando che « allo scopo di poter conseguire delle « economie di spese per l'Amministrazione, erano « state concretate *alcune semplificazioni ai lavori di*

« *indole contabile amministrativa* disimpegnati dalle « varie località dipendenti ».

Questa subdola circolare diceva fra l'altro:

« **Personale avente diritto ad indennità di pernottazione.** — Vi dovranno figurare i macchinisti ed i fuochisti dimoranti nelle località senza sede di locomotive che redigono il Mod. 406 bis, nei casi in cui essendo chiamati a prestar servizio ai treni, dovessero assentarsi dalla propria residenza per oltre 15 ore, acquistando diritto all'indennità di pernottazione fissata dall'*articolo 77 del Regolamento 1 Maggio 1871* e dalle Circolari di Servizio N. 8-1891. »

« Si avverte ad abbondanza che anche per questo personale nel computo delle ore di assenza, non devesi tener conto dei ritardi in arrivo alla residenza. »

Così con una delle frequenti prestidigitazioni burocratiche si riuscì a sollevare le più vive proteste fra i macchinisti e fuochisti e specialmente fra quelli di Milano Centrale, poichè si videro defraudati rispettivamente di lire 12.60 e di lire 9 mensili.

Denunciate queste irregolarità a chi di ragione, si pensò che colla forza che viene dalla legge, avrebbero ben provveduto alla reintegrazione di patti, impunemente calpestati. Così non fu! Abbiamo però ragione di credere che la « Lega » troverà modo di rompere gli indugi affinchè venga fatta giustizia (1).

Non vale celarlo: Le norme emanate dagli Uffici Centrali delle due grandi reti ferroviarie alle Sezioni Principali del Servizio della Trazione nel Giugno 1885, cioè dopo le famose Convenzioni, contribuirono precipuamente a spogliare i Capi Deposito della loro efficace ingerenza ed autorità, esercitata largamente sugli impiegati, sul personale di macchina, sugli operai, sulla intera direzione, insomma, del servizio loro affidato.

« Le Sezioni Principali - dicono tali norme -

(1) E perchè ciò non avvenisse, e perchè fosse lasciato impunito l'arbitrio, non si trovò di meglio, che di sciogliere la povera Lega. La solita dell'agnello, del lupo e... dell'acqua torbida.

sono dirette da ingegneri della Trazione coadiuvati da altri ingegneri e da alcuni impiegati.

« La Sezione Principale deve dirigere il servizio attivo de' treni, emanando le disposizioni necessarie per una proficua utilizzazione del materiale o del personale posto alla sua dipendenza.

« Essa deve pure sorvegliare il servizio dei depositi della propria circoscrizione e il personale incaricato delle riparazioni e del buon mantenimento delle macchine e del materiale.

« Deve altresì sorvegliare il servizio dell'acqua e dei magazzini di combustibile e delle materie grasse; informare l'Ufficio Centrale di tutti gli inconvenienti ed irregolarità del servizio dei treni, dei Depositi, dei Magazzini, ecc. »

Le nuove disposizioni ci hanno resi accorti che mentre prima delle Convenzioni i Sotto Capi Deposito venivano scelti fra coloro che già usufruivano del massimo stipendio o quasi, vengono ora reclutati persino tra coloro che da soli quattro anni godono dello stipendio di lire 1650, quando non è anche minore.

Ve ne sono poi di quelli che si adattano a fare il giuoco delle rapaci amministrazioni, aspirando alla soffice poltroncina e solo ascoltando la propria ambizione.

E' in tal modo che viene abbandonata da simili agenti una somma rilevantissima.

Essi non la perderebbero, se coscienti almeno del proprio interesse, imponessero alle rispettive Compagnie di essere pagati col minimo di stipendio spettante ai Sotto Capi, e di essere gratificati di quei diversi assegni contemplati nelle relative disposizioni.

Questo in linea finanziaria.

Se la nostra Associazione fu sino ad ora la fucina da cui uscì tutta la serqua dei nostri superiori immediati, si fu certamente perchè molti s'illusero, predominati dal miraggio d'una carica che avrebbe aperto loro le porte d'un nuovo mondo dove si comanda, senza accorgersi o almeno senza comprendere, che oltre a perdere

quella certa libertà di cui prima godevano, si trovavano costretti a rinnegare il proprio passato.

Alcuni che, per l'attaccamento dimostrato all' organizzazione, pareva dovessero passare sempre avanti fra gli araldi delle future conquiste, si videro infatti piegare e dare indietro fino a gettarsi nella più aperta reazione, diventando così strumenti, stupidamente ignobili, di furbi padroni.

L'Amministrazione teneva loro la corda per gli opportuni sforzi d'equilibrio, fino a che giunto il momento di maturazione, se li vedeva cadere fra le braccia, ebbri, dopo tanto tentennamento. E ad ogni caduta, essa allora diceva sogghignando: Anche questo è mio.

Così aiutava l' opera deleteria, poco importandole se la dignità propria fosse compromessa, e continuerebbe ancora, se uomini di maggiore intelletto e cuore, rivolti ad ideali più puri non fossero intervenuti a gittare il basta, scuotendo le masse addormentate e richiamandole alla realtà.

Si fu allora che le amministrazioni cedendo in parte ai *desiderata* della nostra associazione, formularono un programma di concorso, per le cariche di sotto capo deposito: programma che poi si rimangiarono molte volte o mutarono a seconda dei loro interessi: programma che rimase e rimarrà sempre un colmo d'ironia.

Fu nell'assemblea di Torino — Aprile 1896 — davanti ai rappresentanti dei macchinisti e fuochisti ivi convenuti, che si portò al fuoco della discussione questa importantissima questione.

Alcuni oratori sostennero che il boycottaggio dei Capi Deposito, aveva il significato di lotta senza tregua contro compagni che accettando la carica direttiva in un'azienda capitalista qual'è la nostra, diventano necessariamente nostri avversari, generando — date le nostre condizioni di organizzazione — la confusione più deplorevole che siasi mai veduta.

La teoria — essi dicevano — del boycottaggio in rapporto ai Capi Deposito è buona, perchè ci fa sceverare dalla quantità, gli individui sui quali

possiamo contare. Essa non risponde però alla pratica e deve quindi contenere errori di sostanza. E questi errori, nel caso nostro, si riscontrano dove essa *suppone*, che i soci abbiano tutti la stessa coscienza di classe o sentano gli stessi bisogni morali; mentre, in *realtà*, è infinito il numero degli incoscienti, come sono ben diversi i bisogni morali.

Tuttavia è dovere, lottare sempre ed energicamente, contro i compagni che si fanno istrumento di chi ci sfrutta.

Perciò l'Assemblea fece bene ad approvare, a grandissima maggioranza, l'ordine del giorno appositamente presentato:

« A cominciare dal 30 Aprile a. c. i soci che accetteranno la promozione a Sotto capo deposito saranno radiati dai ruoli sociali, senza diritto di alcun rimborso ».

Con questo ordine del giorno, l'Assemblea si convinse d'aver risolta l'ardente questione.

L'efficace opera di solidarietà e di propaganda compiuta dalla Società Macchinisti e Fuochisti a beneficio di tanti compagni e delle loro famiglie, le energie svolte per la difesa dei manomessi diritti dei ferrovieri, per la conquista di un migliore avvenire economico e di una maggiore emancipazione, costarono alla Cassa Sociale, rilevanti sacrifici pecuniarii.

Al 31 Dicembre 1885, la Società contava già 680 soci, i quali andarono continuamente aumentando, tantochè, alla fine del 1896, essi raggiungevano il numero di 2069. Così il capitale da L. 55,182.37 salì alla bella cifra di L. 205,664.28.

Il Mutuo Soccorso, uno fra i principali scopi della nostra Società, venne largamente esercitato. Ben 225,655 lire furono sborsate complessivamente a tutto il 1896 a 1733 soci a titolo di sussidio per malattie; e in caso di morte del socio, a ben 637 famiglie vennero elargite, come da statistiche, fino al 1° Gennaio 1887, lire

41,656.50, raccolte volta a volta, per sottoscrizioni, fra i compagni di lavoro, ed in seguito fino al 30 Giugno 1893, in esito alla Cassa appositamente creata L. 54,400 a 680 vedove (in sussidi di L. 800 l'uno); e dal 1° Luglio 1893 a tutto il 1896 L. 36,500 a 73 vedove (in sussidi di L. 500). Dal 1° Giugno 1886 al 31 Dicembre 1896, vennero pure pagate per assegni vitalizi L. 3461.36 e L. 8250 alle vedove, in ragione di L. 150 cadauna a titolo di spese funerarie.

Colle forze pecuniarie di cui dispone la nostra Società, riuscì possibile la difesa ed il patrocinio dinanzi ai Tribunali con legali di serio valore e di chiara fama, dei soci, imputati di avere infrante le disposizioni contenute nell'articolo 314 del Codice Penale (*Zanardelliano*). Quasi tutti furono sottratti alla severità della legge. In quest'opera di difesa furono impiegate L. 11,535.03.

A quei soci poi che in forza della loro continua ed operosa propaganda, toccarono i rigori delle Amministrazioni ferroviarie ed i più disagievoli traslochi, pensò il Sodalizio con una somma complessiva di L. 1540.

Nei suoi vent'anni di lotta continua, in pro' dell'organizzazione, spese in agitazioni e propaganda ben L. 26,157.

Siamo perciò in grado di poter concludere che la « Società di M. S. e Miglioramento fra i conduttori di locomotive delle ferrovie italiane » nel ventennio del proprio svolgimento, sussidiando, difendendo ed educando i lavoratori della più grande industria del nostro paese, e cioè quella delle strade ferrate, consumò la ingente somma di L. 409,155; opera veramente generosa ed umanitaria.

Onore ad essa, poichè in tempi difficili e reazionari, perseguitata dal governo e dalle compagnie, seppe assurgere nella sua grande missione ad alta potenza, svolgendo un'azione, sotto ogni rapporto commendevole.

Già la storia del lavoro, colle sue lotte, non meno tragiche e grandiose di quelle guerresche,

la ricorda nelle pagine eterne e ne imprime i nobili fasti a severo mònito ed a cocente rimprovero di quei lavoratori che ancora sfuggono all'organizzazione.

Coll'avvento della *Lega*, a seconda di quanto si era convenuto e come era ben naturale, la Società Macchinisti e Fuochisti, limitò l'opera sua al solo mutuo soccorso e miglioramento fra i soci.

Essa è lietissima di aver cooperato così efficacemente a crearla e di averle date tutte le sue forze vive ed attive, riunendole intorno le intelligenze migliori, i cuori più coscienti.

La Società dei Macchinisti e Fuochisti diede alla *Lega* circa duemila soci, convinti e fedeli, tanto nella buona, quanto nell'avversa fortuna, e con essi i più ardimentosi e costanti organizzatori, provati in cento lotte, per saggezza, per coraggio e per devozione, non solo alla causa dei ferrovieri, ma a quella di tutti i lavoratori del mondo.

Baldi come erano e come sono ancora oggigiorno, non hanno mai piegato, nè pencolato.

Fieri delle loro idee, sprezzarono sempre le persecuzioni, non si piegarono stremati, rispondendo ognora col raddoppiare di lena, agitandosi ed agitando, in nome di una fede radiosa, in un sogno sublime di giustizia e di redenzione.

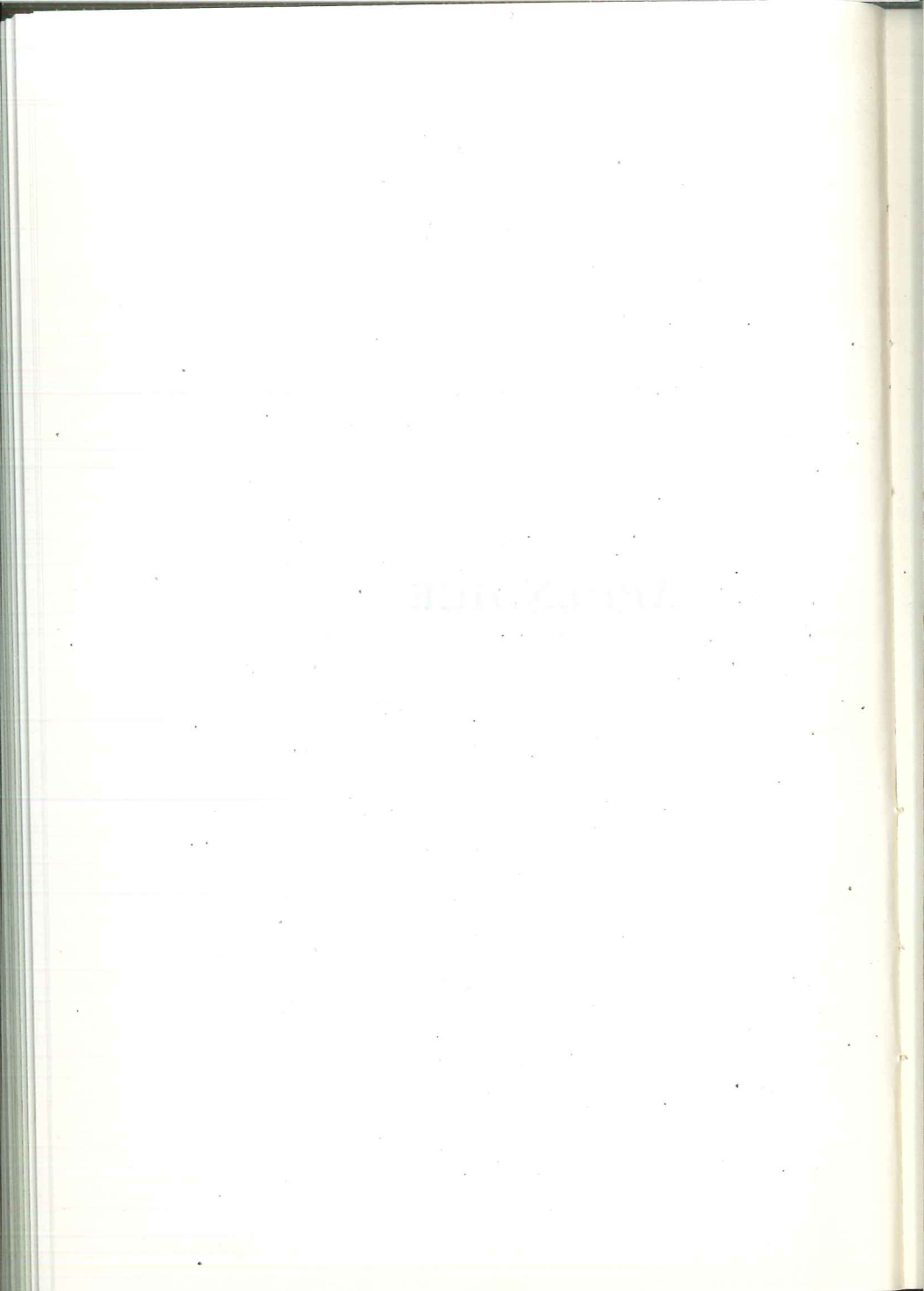
Gli avvenimenti che abbiamo passati in rassegna, additano ed impongono, anche per l'avvenire, alla gran massa dei lavoratori delle strade ferrate italiane, i più grandi doveri, a compiere i quali occorre fede, coraggio e costanza.

Questo mònito severo, ma giusto, sorge dai fatti compiuti e si riversa perciò su coloro che rimasero inattivi durante le nostre vivissime lotte. — Ad essi diciamo:

Se voi fino ad oggi, rimasti inerti davanti ai manomessi diritti, non decidete di far causa comune con chi vi ha preceduto sulla via maestra

dell' emancipazione, difendendo i vostri interessi, riponendo ogni fiducia in chi vi dice che *l'unione fa la forza*, e che questa stà, tutta quanta, nella vostra organizzazione, se voi non serrate le file e non coalizzate i vostri mezzi, non assurgerete mai a potenza che valga qualche cosa, nei contrasti maturantisi tra capitale e lavoro.

Non uno di voi manchi all'appello, non uno di voi venga meno a sè stesso, ai suoi sacrosanti doveri, senza paventare la lotta per la vita, non fiera e spietata come la vogliono gli egoarchi, ma umanizzata, civile, generosa ed evolvente, come quella che sospinge il proletariato universale ad un'alta meta. Se no, la vostra disagiata esistenza continuerà a deteriorare, e moralmente, e materialmente; l' avvenire diverrà peggiore dello stadio presente, e nella vostra rassegnata impotenza, fra inutili imprecazioni od ossessioni impulsive, vi coglierà il più nero sconforto od il più ignobile abbrutimento.

APPENDICE

STATISTICHE

Dalla cosidetta, *pianta morale*, del personale di macchina delle ferrovie dell'Alta Italia, risultavano alla fine del Giugno 1883 N.° 748 macchinisti e N.° 940 fuochisti; divisi i primi, in sette, i secondi, in sei categorie, così retribuite:

Macchinisti			Fuochisti		
Num.°	ANNUE, LIRE		Num.°	ANNUE, LIRE	
29	2400	—	60	1350	—
92	2100	—	80	1200	—
97	1950	—	240	1080	—
113	1800	—	160	1020	—
135	1650	—	200	960	—
155	1500	—	200	900	—
127	1350	—			
748			940		

Gli stipendi e le paghe giornaliere dei macchinisti e fuochisti delle *Ferrovie Meridionali,* al 30 Aprile 1884, erano le seguenti:

Macchinisti a stipendio mensile.

Classe	1ª		2ª		3ª		4ª		5ª	
Lire	180	170	160	150	140	130	120	110	100	90
Numero	16	3	18	48	35	37	24	32	1	1

Fuochisti a paga giornaliera. (1)

	Fuochisti approvati				Fuochisti non approvati					
Lire	3.—	2.75	2.50	2.25	3.50	3.25	3.—	2.75	2.50	2.25
Numero	4	72	—	—	2	—	23	30	63	108

---

(1) Giova ricordare che la nostra Associazione quando venne a conoscere le tristi condizioni dei fuochisti già appartenenti all'ex Meridionale, passati poscia alla Adriatica, s'interessò immediatamente a loro beneficio. Essa scrisse al Comm. Morandini, a Firenze, richiedendolo di efficace interessamento.

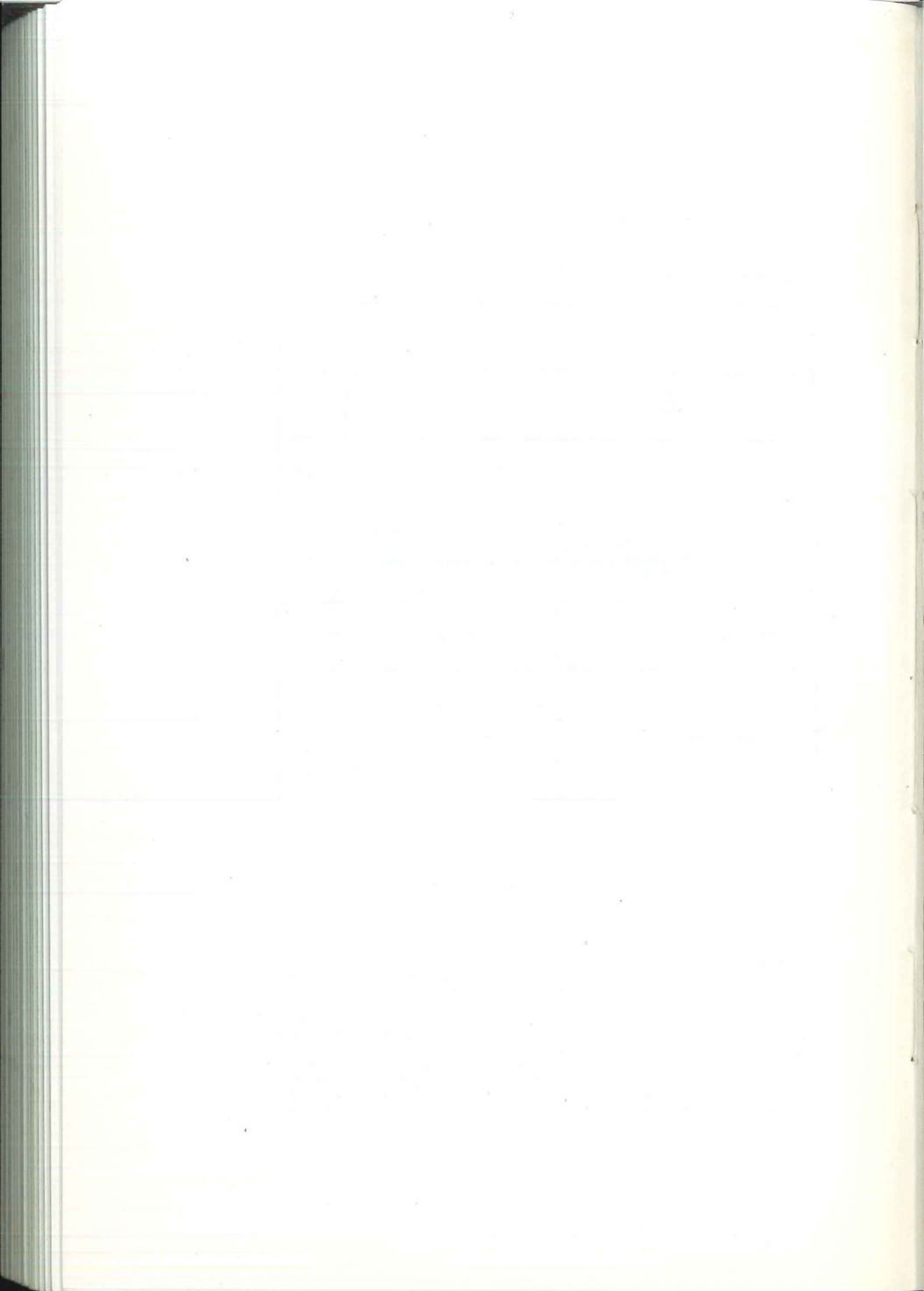
Il 4 Dicembre 1886, il senatore Morandini rispondeva assicurandoci come da parte dell'Amministrazione si sarebbe curata l'uniformità di trattamento del personale.

La riforma venne, ma non per tutti.

Nell'anno 1891, un gran numero di fuochisti dell'Adriatica erano ancora pagati giornalmente e non in pianta organica, quindi fuori del diritto di appartenere alla Cassa Pensione. Ma l'intervento energico della *Società Macchinisti e Fuochisti* e la condotta tenuta dai suoi rappresentanti nell'Assemblee generali degli azionisti della Compagnia, fecero decidere il Direttore Generale a promuoverne molti, passandoli al personale stabile.

Gli stipendi dei macchinisti e fuochisti delle *Ferrovie Romane,* corrispondevano alle medie seguenti:

Macchinisti	fuori classe (1)	. . . . .	L. 2,400
»	1ª »	. . . .	» 2,100
»	2ª »	. . . .	» 1,800
»	3ª »	. . . .	» 1,560
»	4ª »	. . . .	» 1,320
Fuochisti	1ª »	. . . .	» 1,080
»	2ª »	. . . .	» 900
»	3ª »	. . . .	» 780

(1) I macchinisti *fuori classe* erano come l'Araba Fenice o quanto meno in numero ben esiguo.
Nelle ferrovie Romane non eranvi i *ff. di macchinisti.* I fuochisti erano *tutti effettivi.*
Gli aumenti di stipendio venivano accordati di 3 in 3 anni.

RELAZIONE

presentata al Ministro dei Lavori Pubblici, On. Saracco, addì 22 Gennaio 1886, dai presidenti onorari della Società Macchinisti e Fuochisti delle Ferrovie Italiane, e cioè dai signori: Maffi, Pacetti e Romussi.

« Inutili essendo state le domande e inascoltati i reclami, con tutta moderazione presentati alle Direzioni Generali delle Ferrovie Italiane, tanto prima quanto dopo le Convenzioni Ferroviarie, ed anzi dopo queste, essendosi per opera delle Società concessionarie in qualche parte peggiorate le condizioni del dipendente personale, fra cui quello di macchina; la Società di M. S. fra i Macchinisti e Fuochisti delle Strade Ferrate Italiane, ha incaricato i sottoscritti, presidenti onorari, d'informare S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici, affinchè colla sua autorità, trovi modo di fare ascoltare le domande eque, ed accogliere i ben giustificati reclami.

« Desiderando S. E. il Ministro una esposizione delle varie domande fatte — e fino ad oggi inutilmente — dai Macchinisti e Fuochisti, i sottoscritti, sicuri che la buona predisposizione dimostrata dall'On. Signor Ministro nella udienza cortesemente accordata loro, e la giustizia delle domande stesse, varranno a far sì che siano fra breve appagati i desideri di una classe così importante eppure sacrificata e trascurata dalle Società assuntrici dell'esercizio ferroviario, presentano questo breve riassunto:

DESIDERATA

« I. — La Società di M. S. fra i Macchinisti e Fuochisti delle Ferrovie Italiane fu costituita per gli scopi

di cui agli articoli 2 e 3 dello Statuto, stato rilasciato in copia all'On. Signor Ministro. Non essendovi quindi ragione, che le Direzioni delle due Reti ferroviarie avversino tale istituzione ritenendola ostile ai loro interessi, si domanda che la Società di M. S. se non protetta dalle Amministrazioni ferroviarie sia almeno riconosciuta; di guisa che non vengano puniti, nè traslocati quei macchinisti e fuochisti eletti a rappresentarla; che si concedano loro le brevi licenze occorrenti allorchè si devono tenere le adunanze generali, e sia permesso che nelle stanze destinate ai singoli depositi, la Società possa esporre, per uso dei soci, gli avvisi riferentisi ai suoi scopi.

« II. — Circa gli stipendi si domanda maggior frequenza di aumenti, e per contrapposto una diminuzione del numero delle classi in cui il personale di macchina è attualmente suddiviso, di più il pareggiamento degli stipendi stessi secondo giustizia. Occorrono al presente, 20 e più anni, dove le promozioni procedano regolarmente — ciò che non si verifica mai — per raggiungere i massimi stipendi. In causa della vita faticosa, cui è costretto dal servizio, questo personale raramente perviene a simile anzianità. A spiegazione di queste giuste dimande si riportano statistiche in cui sono enumerate le classificazioni degli stipendi, non depurati dalle tasse governative e comunali e da altre ritenute per massa vestiario e cassa pensioni.

« In riguardo si è chiesto più volte, senza mai ottenere, e si ridomanda ora, che ai fuochisti dell' ex Strade Ferrate Meridionali sia accordato lo stipendio mensile anzichè la paga giornaliera, colla quale non vengono mai considerate le ore di servizio eccessive superanti alle volte le 24 ore.

« Come giornalieri essi non possono far parte della Cassa Pensioni, e se ammalati, non percepiscono paga.

« Si richiede infine che gli stipendi siano possibilmente emancipati da eventualità estranee alla faticosa opera prestata da questo personale.

« III. — Si domanda che vengano meglio ripartiti i turni di servizio, riguardo i giorni e le ore, le quali sono alle volte più di 36. Si chiede ancora che non si considerino quali ore di riposo quelle necessarie a preparare la macchina prima della partenza ed a ripulirla dopo il ritorno.

« IV. — Si sollecita il miglioramento dovunque dei così detti *dormitoi*, nonchè l'approvvigionamento necessario di brande per dormire. In angusti locali da 4 a 5 metri di lato dormono agglomerati sei o sette

persone e talora più, su brande sudice, su materassi e con coperte in pessime condizioni, in cui il luridume germina i più abbominevoli insetti.

« V. — Si domanda che il materiale ferroviario venga meglio ripartito nelle diverse linee e a seconda dei servizi; che sieno curate dalla superiorità le riparazioni, e diminuiti e regolarizzati i carichi dei treni.

« VI. — Si chiede che l'assegno del combustibile e delle materie grasse sia maggiore, e fissato ogni mese anticipatamente, tenendo pure conto delle stagioni: estiva e invernale; si domanda eziandio che la qualità tanto dell'uno quanto dell'altre siano migliori delle attuali, se vuolsi che il personale abbia a godere delle economie.

« VII. — Si chiede che le indennità chilometriche e quelle di malaria siano, se non superiori almeno uguali a quelle del personale viaggiante, tenuto conto della diversità del servizio e del più grave lavoro prestato dai fuochisti e macchinisti, e che l'indennità di pernottazione siano accordate con giusto criterio anche ai macchinisti e fuochisti.

« VIII. — Si chiede che il tirocinio da prestarsi sulle macchine dai fuochisti approvati, prima del loro passaggio a macchinisti, sia prestabilito dai regolamenti e non lasciato all'arbitrio dell'Amministrazione ed a tempo indeterminato.

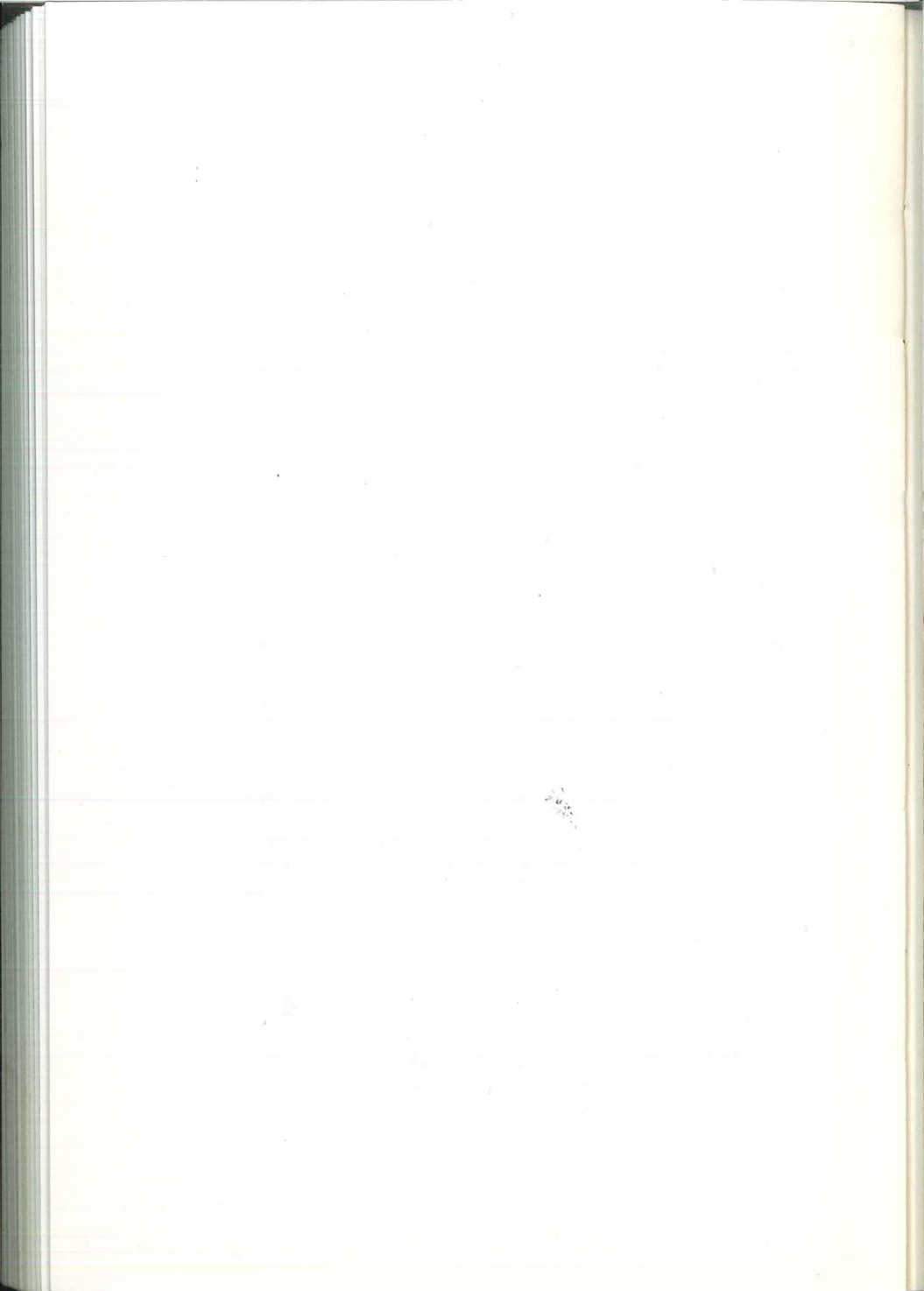
« IX. — Si desidera che sia ripristinato, e per intero, l'uso del premio annuale per la diligente tenuta della macchina.

« X. — Si domanda che venga accordato il diritto di giustificazione diretta, innanzi al Capo Servizio, nei casi di punizione.

« XI. — Si chiede che le circolari, gli ordini di servizio, i moduli siano passati per visione ad ogni singolo macchinista, perchè non avvenga di trasgredire ad un comando, pel fatto di non aver avuta cognizione delle nuove disposizioni.

« XII. — Si domanda la consegna a ciascun macchinista, di un orologio da tasca, necessario per legittimo controllo dell'orario dei treni a tutela della propria responsabilità, così come usavasi presso le cessate Società ferroviarie.

« XIII. — Si chiede che non siano misconosciuti i diritti di coloro che, costretti al tributo militare, si ripresentano in servizio a ferma ultimata.

« XIV. — Si domanda che l'annuale congedo di giorni sette, sia portato in beneficio di tutti, a giorni quindici ».

MEMORIA,

INTORNO AL SISTEMA DEI PREMI,

AI MACCHINISTI E FUOCHISTI DELLE FERROVIE ITALIANE

Agli On. Direttori Generali,
delle Ferrovie del Mediterraneo e dell'Adriatica,

Milano, giugno 1895.

Fra le questioni comprese nell'ordine del giorno discusso nell'annuale assemblea generale della SOCIETÀ MACCHINISTI E FUOCHISTI DELLE FERROVIE ITALIANE, riunitasi in Milano il giorno 12 Marzo a. c. eravi questa: « *Se, dopo i risultati e l'esperienza di tanti anni, il sistema di salariato in forma di* **premio** *pel risparmio del carbone e dell'olio, col quale le Compagnie suppliscono all'insufficiente paga assegnata ai conduttori di locomotive, non fosse per avventura tale, da dover essere sottoposto a miglioramenti, oppure a trasformazione* ». Dall'esame fattone, e dall'esauriente discussione, essendo state rilevate così varie ed interessanti notizie, esercitanti effetti immorali e deleteri fra i conduttori di locomotive, i convenuti decisero di affidare alla Delegazione che li rappresenta nelle Assemblee degli Azionisti dell'Adriatica e della Mediterranea, il mandato di raccogliere fatti e notizie nella loro integrità, per essere presentati con opportuna Memoria, alle su ricordate Amministrazioni.

La Delegazione ha compiuto il proprio lavoro, e adempie ora l'ultimo suo dovere, recapitandolo alle SS. LL. Onor., con vivissima preghiera affinchè venga preso in benevola considerazione.

Con tale speranza, presentiamo le attestazioni della nostra stima perfetta.

A nome della Società Macchinisti e Fuochisti,

PER LA PRESIDENZA
ICILIO PERUGINI

PER LA DELEGAZIONE
CESARE POZZO, estensore.

Le basi del sistema dei « premi »

Le Compagnie delle strade ferrate — quelle italiane comprese — ben conoscendo quanto importante sia la maggiore o minor diligenza dei macchinisti o fuochisti, circa il consumo delle materie prime, la produzione del vapore e la conservazione della locomotiva, accoppiano al salario fisso — il quale è sempre insufficiente ai bisogni della loro vita, necessariamente nomade e dispendiosa — un'altra mercede, che ha la forma di salario a scala mobile, ed è comunemente chiamata « *premio* ». Essa si acquista appunto mercè l'economia mensile del carbone e dell'olio.

E' perciò evidente che le Compagnie con simile « *premio* », vollero chiamare i conduttori di locomotive a partecipare ad una parte, per quanto minima, dei profitti da essi stessi realizzati e, con lo stimolo dell'interesse, spingerli a conquistare più larghi risparmi, affezionandoli, per così dire, all'Azienda, di cui sono i motori indispensabili.

Animati da tali scopi, i macchinisti ed i fuochisti hanno aperto fra loro una gara di attività e di perseveranza, la quale contribuì molto a perfezionarli nell'esercizio delle loro mansioni, ed a renderli capaci di consumare il meno possibile, elevando nel tempo stesso il « *premio* » mensile, pressochè uniforme e sufficiente per tutti — data un'unità di lavoro — ciò che lascia il più gran numero di essi discretamente soddisfatti del trattamento economico usato dalle Compagnie.

I difetti che manifesta.

Senonchè, questo tollerabile stato di cose, il quale permetteva alle Compagnie di realizzare un cospicuo risparmio annuo e provvedeva contemporaneamente il personale di macchina di una mercede costante e quasi uguale per tutti, durò poco. Alcuni sciagurati, malaguratamente consigliati dallo stimolo di sempre maggiori guadagni, corruppero il sistema in tutte quelle parti in cui si presentava corruttibile — e forse animati dall'ambizione di apparire i migliori professionisti fra i loro colleghi ed acquistare così, in un alla benevolenza e alla stima, anche la protezione dei superiori, tentando, con gli inganni, di affrettare la loro carriera — trovarono modo di rifornirsi fraudolentemente di carbone ed olio, provocando, a tutto loro vantaggio ed a completo danno dei loro colleghi onesti, quelle fluttuazioni nel consumo e per conseguenza negli assegni delle materie prime, che richiamarono poi l'attenzione e la sorveglianza della stessa Superiorità e strapparono le più sante e giuste proteste dai conduttori di locomotive, galantuomini.

In questo modo indecoroso, si è quindi costituita e funziona con immenso danno morale ed economico nelle nostre strade ferrate, una vera e propria *mafia*, la quale sebbene non troppo numerosa, nuoce pur tanto alla maggioranza, sdegnosa di ricorrere a sistemi che offendono la personale onestà.

I mezzi a cui ricorrono questi mariuoli sono molti e diversi fra loro, e si possono riassumere così: La corruzione per ottenere la complicità del personale dei Magazzeni combustibili e degli Untori; il furto consumato da alcuni nei Magazzeni stessi dell'Amministrazione, quando manca la sorveglianza, o sopra i carri, siano essi carichi di carbone di proprietà delle Compagnie o di privati; il furto dell'olio dai fanali dei treni, quando vengono depositati nel tender; la soppressione dei grandi fanali a petrolio e la loro sostituzione con piccoli lumicini ad olio; l'ungimento delle boccole del tender con grasso da vagoni invece di olio; infine, il viaggiare con qualche fanale spento.

Dei danni morali ed economici che genera.

È evidentissimo che ad un macchinista cui sia possibile di provvedersi fraudolentemente di carbone e di olio, o di tutte due le materie insieme, ogni mese,

riesce pure fattibile di ledere gli interessi dei suoi colleghi effettuanti il medesimo turno e conservantisi onesti ed ossequienti ai regolamenti.

Alterate così le basi sulle quali si fonda il sistema dei « *premi* », corrotto il suo retto funzionamento col mezzo degli incontrollabili prelevamenti delle materie prime, stornato infine, il principio di equità della distribuzione degli assegni e per conseguenza della distribuzione dei guadagni, subentrò l'ingiustizia che rese possibile ai meno abili, ai meno attivi, ai meno colti e intelligenti, e solamente mariuoli, di conseguire le più alte mercedi, mentre i migliori, percepiscono assai meno.

Altre conseguenze dirette di queste immoralità, sono i frequenti e talvolta veramente scandalosi conflitti che avvengono fra gli stessi macchinisti, ogni qualvolta, per causa di malattie, o per congedo, devono sostituirsi e cedersi l'un l'altro la locomotiva.

Questi contrasti si producono per il fatto che il consegnante e il ricevente, non sono mai d'accordo sulla quantità di combustibile esistente nel tender. E sono spesso liti inconciliabili, nelle quali è indispensabile l'intervento del Capo deposito, il quale non riesce quasi mai a pacificare le parti, se non quando si trasforma in arbitro e impone ai litiganti, la propria volontà.

Ma tutto ciò guasta, e non si fatica il comprenderlo, i buoni rapporti personali fra gli agenti di uno stesso servizio e precisamente del ramo più importante fra i tanti che si svolgono e si sviluppano nelle strade ferrate, dove la concordia dovrebbe regnare sovrana.

Quindi va osservato che nei periodi di malattia, di congedo o di forzata inoperosità, cioè quando la locomotiva passa in riparazione all'officina o quando la circolazione dei treni è interrotta per frane, neve od altri accidenti alla linea, il guadagno del macchinista e del fuochista si riduce al solo stipendio o paga, assolutamente insufficiente al mantenimento della loro famiglia.

Considerata sotto un altro punto di vista, cioè dal lato economico, noi ci domandiamo, se l'economia apparente di coloro che ricorrono alla corruzione ed al furto delle materie prime, costituisce un vantaggio *reale* per l'Amministrazione ferroviaria, stabilito che le loro provvisioni dipendono dal loro libito e non sono controllate.

I mariuoli non conoscono economie; essi si salvano e guadagnano di più, con la sola frode.

Nè deve sfuggire al nostro esame l'impressione che riceveranno gli onesti da simili fatti, perchè entra nelle loro coscienze la convinzione, che qualunque sia la loro attività, poco o nulla debbono aspettarsi. Così nessun sforzo tenteranno per ottenere dei risparmi di carbone e olio.

Se consideriamo l'aumento constatato nei consumi, vediamo che l'indolenza e la trascuratezza va, poco a poco, entrando nelle abitudini di tutti, con grave danno del bilancio delle ferrovie; danno che è omai rilevante.

Si ponga insieme a queste magagne, la somma veramente fenomenale che costa la contabilità e la scritturazione necessaria per la liquidazione dei «*premi*» e dica chi può se questo sistema giova alle Compagnie. Ma pur non tenendo conto, per un momento solo, delle conseguenze prodotte dalle azioni dolose di alcuni conduttori, se ci fermiamo a considerare lo sviluppo crescente del servizio ferroviario, ci persuaderemo come aumenti, in proporzione assai maggiore, la necessità di ottenere dalla locomotiva un più intenso sforzo di trazione, che permetta il rimorchio di pesi superiori ai prestabiliti e una velocità più accelerata. E la pratica e la tecnica insegnano che, per ottenere questa maggior potenza di trazione, l'attività del macchinista dev'essere rivolta ad un crescente sviluppo di vapore, non al solo risparmio del combustibile.

Si comprende facilmente come l'utile perduto da una parte, si acquisti dall'altra; cioè dal maggior lavoro meccanico prodotto dalla locomotiva.

Donde emerge il bisogno di una riforma.

Da un'altra parte, l'esperienza ha dimostrato come la mercede dei conduttori di locomotive non dipenda dalla quantità del lavoro fatto, nè dal prodotto che esso dà, ma dalla buona o cattiva condizione della macchina, che il caso o qualche altra causa, lo ha chiamato a guidare, dalla buona o cattiva qualità del combustibile adoperato, dalle condizioni del materiale che rimorchia e dallo stato atmosferico. Un cumulo di circostanze cioè, che concorrono e congiurano qualche volta in favore per pochi eletti o privilegiati; quasi sempre a danno per il resto. Ciò prova che la categoria dei conduttori di locomotive — la quale al pari d'ogni altra presta nell' interesse delle Ammini-

strazioni ogni sua operosità ed intelligenza nello stesso lavoro di ogni mese, con gli stessi sacrifici e le stesse forzate privazioni — non viene egualmente rimunerata. Infine le condizioni finanziarie e la sorte e l'avvenire di tante famiglie non devono dipendere da tante e varie circostanze, indipendenti tutte dalla volontà e dal potere di chi costantemente presta l'identica opera.

Sta il fatto che i «*premi*» maggiori, non vanno ai macchinisti più attivi ed intelligenti.

Delle circostanze indipendenti alla volontà umana, non solo non possono rendere preziose, ma riducono passive le fatiche, le intelligenti e perseveranti prestazioni. Due locomotive dello stesso tipo, possono, per errore di costruzione, produrre consumi diversi.

Conclusione.

Dopo le considerazioni da noi rassodate con sereno e ponderato studio, sulla cointeressenza dei macchinisti e fuochisti ai prodotti dell'industria delle strade ferrate, non titubiamo nel dire: che il sistema funziona adesso similmente ad una valvola che può essere aperta alle fluttuazioni degli assegni, essendo alla discrezione delle Compagnie e all'indiscrezione dei mariuoli che non sdegnano di provvedersi le materie prime, colla corruzione od il furto, a danno dell'Amministrazione e dei loro compagni onesti. Perciò, oltre non costituire una equa misura per un salario fisso il quale sia compenso del lavoro compiuto, mette i galantuomini in condizioni economiche inferiori, a quelle di coloro che frodano e corrompono impunemente.

Per tali motivi, la *Società Macchinisti e Fuochisti ferroviari,* rivolge formale domanda alle onorevoli Direzioni delle strade ferrate dell'Adriatica e della Mediterranea, affinchè accolgano di buon grado quest'istanza, stata formulata in seguito a lungo, disinteressato, ed imparziale esame del sistema dei «*premi*» e perchè veggano se non sia il caso — come a noi sembra — di introdurre una riforma, la quale assicuri ad ogni famiglia di macchinisti e di fuochisti, un salario fisso, possibilmente equo e corrispondente alle fatiche, alla responsabilità, ai pericoli contro ai quali corrono incontro ogni giorno, ogni ora, ogni minuto, provvedendo così a far cessare le immoralità scandalose e le ingiustizie che siamo stati costretti a denunciare.

Un simile provvedimento gioverebbe certamente al decoro stesso dell'Azienda, poichè dissiperebbe la supposizione che già circola fra gli stessi ferrovieri, di moventi men che onesti da parte delle Amministrazioni nel mantenere in vigore tale sistema.

INDICE

QUARTO PERIODO.

APPENDICE.

Prezzo Lire UNA